

Olten als Industriestandort

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung
der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften
der Philosophisch-Historischen Fakultät
der Universität Basel

vorgelegt von

ERNST FELCHLIN

von Arth und Olten

BUCHDRUCKEREI DIETSCHI & CIE. AG. IN OLTEN

1958

Ernst Felchlin / Olten als Industriestandort

Olten als Industriestandort

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung
der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften
der Philosophisch-Historischen Fakultät
der Universität Basel

vorgelegt von

ERNST FELCHLIN

von Arth und Olten



BUCHDRUCKEREI DIETSCHI & CIE. AG. IN OLTEN

1958

Genehmigt von der Philosophisch-Historischen Fakultät
auf Antrag der Herren
Prof. Dr. E. Salin und Prof. Dr. V. F. Wagner.

Basel, den 10. November 1955.

Prof. Dr. H. Fuchs
Dekan

Von der vorliegenden Dissertation erscheint gleichzeitig eine Buchhandelsausgabe als Band 34
der Schriftenreihe «Staatswissenschaftliche Studien», herausgegeben von Edgar Salin
und Gottfried Bombach im Polygraphischen Verlag AG, Zürich.

DER STADT OLTEN
UND IHRER INDUSTRIE
GEWIDMET

VORWORT

Das Thema der vorliegenden Abhandlung wurde gewählt in der Absicht, mit der Untersuchung und Darstellung der Kräfte, welche die Industrieansiedlung in Olten gefördert haben und noch fördern oder auch hemmen, sowohl an der Erhellung der Standortprobleme der schweizerischen Industrie mitzuwirken, als auch eine Lücke in den Veröffentlichungen über die Oltners Wirtschaftsgeschichte der letzten 100 Jahre zu schließen. Bei aller Aufmerksamkeit für die historische Betrachtung gilt das hauptsächlichste Augenmerk aber der Gegenwart. So will denn diese Arbeit nicht nur zurückschauend beschreiben, sondern aus Vergangenem und Gegenwärtigem eine Grundlage für die Weiterentwicklung bieten, nicht zuletzt indem sie die Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen versucht. Dabei kann es sich aber nicht darum handeln, darzulegen, ob Olten für jeden einzelnen Betrieb wirklich der optimale Standort sei, sondern die Aufgabe liegt vielmehr darin, alle Industriestandortsfaktoren, die je in Olten wirkten, sowie ihre Bedeutung für die bisherige und die künftige Entwicklung von Olten zu ergründen und darzutun.

Nie darf man jedoch vergessen, daß Olten wohl als Wirtschaftszentrum eine gewisse Bedeutung besitzt, daß es sich aber höchstens in einer einzigen Beziehung mit Großstädten messen kann, nämlich im Hinblick auf seine Stellung im Verkehrsnetz als Eisenbahnknotenpunkt. Dessen eingedenk wird in der vorliegenden Arbeit von der entsprechenden Größenordnung ausgegangen und allem Bedeutung beigemessen, das einen Einfluß auf die Gestaltung der Oltnerschen Verhältnisse gehabt hat, hat oder haben könnte, und zwar auch dann, wenn es von einer höhern Warte aus als vollständig unbedeutend erscheinen würde. Was die vorzügliche Verkehrslage anbetrifft, so wird sie freilich im oberflächlichen Urteil oft als der einzige Standortsfaktor von Olten angesprochen. Gewiß ist sie eine Vorbedingung der Industrieansiedlung, indessen verursacht und garantiert sie allein die wirtschaftliche Blüte einer Gemeinde nicht.

Nach der Einleitung, die der Theorie vom Industriestandort gewidmet ist, und dem ersten Teil, der eine Übersicht über die Merkmale Olten in bezug auf die Industrieansiedlung gibt, wird im zweiten Teil an die eigentliche Aufgabe herangetreten. Der dritte Teil endlich bringt den schon angetönten Ausblick auf die Weiterentwicklung. Dazu ist noch zu bemerken, daß es dem Charakter der vorliegenden Arbeit fernliegt und auch nicht beabsichtigt wird, ein «Programm» oder etwas Ähnliches auszuarbeiten und zu verbreiten. Zweck und Ziel dieses Ausblicks ist

lediglich, gangbare Wege aufzuzeigen, die man auf Grund der angestellten Untersuchungen als aussichtsreich und erfolgversprechend erachten muß.

Das Gelingen der vorliegenden Untersuchung hing weitgehend davon ab, ob die erforderlichen Unterlagen beschafft werden konnten. In dieser Beziehung bin ich aber von allen Seiten in vorbildlicher Art unterstützt worden, blieb doch von den über 120 Anfragen (Interviews usw.) nicht eine einzige ohne Antwort oder sonstwie ohne Erfolg. Überall — bei Direktionen und Privaten, die persönlich oder schriftlich um Auskunft gebeten wurden, bei den Amtsstellen von Bund, Kanton, Einwohner- und Bürgergemeinde (insbesondere: Eidg. Volkszählungsbüro, Generaldirektion SBB und andere Bundesbahninstanzen, Eidg. und Kant. Fabrikinspektorat, Handelsregisteramt, Stadt- und Bürgerkanzlei) und bei verschiedenen Bibliotheken und Archiven — wurde mir die gewünschte Angabe bereitwillig erteilt oder bei der Suche nach Dokumenten und Akten geholfen. Aus den erhaltenen Auskünften wird ein Maximum von Einzelheiten vermittelt, aber immer darauf Bedacht genommen, das genossene Vertrauen nicht durch zu weitgehende Veröffentlichungen, die den Charakter von Indiskretionen haben könnten, zu mißbrauchen.

Es ist mir Bedürfnis, allen, die mir in irgendeiner Weise ihre Unterstützung haben angedeihen lassen, meinen uneingeschränkten Dank abzustatten! Um keinen hierarchischen Verstoß zu begehen, sei mir gestattet, auf einzelne Nennungen zu verzichten. Ich kann allerdings nicht umhin, meinem hochverehrten akademischen Lehrer, Herrn Professor Dr. E. Salin, für die Überlassung des Themas sowie für seine wertvollen Ratschläge und Anregungen besonderen und aufrichtigen Dank auszusprechen.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	VII
Einleitung: Bemerkungen zur Standortstheorie	1
A. Zweck und Ziel der Standortstheorie	1
B. Das Verhältnis der Standortstheorie zur Praxis	1
C. Theoretische Grundzüge	3
1. Zur Standortstheorie von Alfred Weber	3
a) Die Transportorientierung	3
b) Die Arbeitsorientierung	3
c) Die Agglomeration	4
2. Die Standortstheorie und die vorliegende Arbeit	4
I. Teil: Olten als Standort	7
1. Kap.: Die Lage	9
A. Geographischer Überblick	9
B. Die historisch-politische Entwicklung	10
C. Der Verkehr	13
D. Die Rohstoffbeschaffung und der Absatz der Produkte	21
E. Das Wirtschaftsgebiet	24
2. Kap.: Die Bevölkerung	29
A. Die Wohnbevölkerung	29
1. Die Wohnbevölkerung im gesamten	29
2. Die Berufstätigen und die Erwerbenden	31
B. Die Pendelwanderung	32
C. Die Arbeitsbevölkerung	35
D. Die Bevölkerung im Wirtschaftsgebiet	37
E. Vergleichende Betrachtungen	40
3. Kap.: Andere Kennzeichen	43
II. Teil: Die standortbildenden Faktoren der Oltner Industrie	45
1. Kap.: Die Enquete	46
A. Begrenzung auf das Gemeindegebiet von Olten	46
B. Das Untersuchungskollektiv	47
1. Die maßgebenden Kriterien	47
2. Die Gliederung	48
a) Die Betriebsgründung	48
b) Die Betriebsgröße	50

c) Die Industriegruppen	51
d) Die juristische Form	53
C. Die Art der Untersuchung	54
2. Kap.: Die in Olten wirksamen Standortfaktoren	55
A. Historisches	55
B. Die verschiedenen Standortursachen (Die «positiven» Standortfaktoren)	56
1. Verkehrslage	58
a) Verkehrsknotenpunkt	58
b) Prompter Versand	62
c) Zentrum eines Industriegebietes	62
d) Aareschiffahrt	63
2. Zusammenballungseffekte	63
a) Anlehnung	63
b) Abspaltung	64
c) Fachleute vorhanden	65
3. Rohstoffe und Kraft	65
a) Materiallager	65
b) Elektrizitätswerk Ruppoldingen	66
4. Zufälligkeiten	67
a) Zufall	67
b) Günstige Liegenschaft	67
c) Persönliche Gründe	67
d) Unternehmerorientierung	68
5. Traditionelles	68
a) Tradition	68
b) Gewerblicher Ursprung	69
6. Einfluß der Gemeinde	69
a) Begünstigung durch die Gemeinde	69
b) Billiges Industrieland	70
7. Diverse Faktoren	73
a) Olten neutral	73
b) Günstiges Milieu	73
c) Oltens Eigenbedarf	73
d) Keine Konkurrenz in der Umgebung	73
e) Billige Arbeitskräfte	74
f) Standortursache unbekannt	74
C. Die Gründe für Wegzug oder Liquidation (Die «negativen» Standortfaktoren)	74
1. Die Wegzüge	75
2. Die Liquidationen	75
3. Die nicht realisierten Niederlassungsprojekte	75
D. Faktoren ohne unmittelbare Wirkung («Neutrale» oder «potentielle» Standortfaktoren)	77
1. Die Arbeiterschaft	78
a) Die Industriearbeiterinnen	78
b) Die Staatsbetriebe als Arbeitgeber	80
c) Die Wohnungsnot	81
d) Die Arbeiterzüge	82
e) Die ländliche Komponente der Arbeiterschaft	85
2. Die Steuern	86
3. Die Banken	88

4. Diverse Faktoren	88
a) Die Kleinstadt Olten	88
b) Der enge Oltner Bahnhof	88
c) Olten besitzt kein Zollfreilager	89
3. Kap.: Zusammenfassung und Bewertung	90
A. Typische Feststellungen	90
B. Standort und Industriegruppe	97
C. Standort und Betriebsgröße	101
III. Teil: Vom Industriestandort zum Standort für Handel und Verwaltung	105
1. Kap.: Die Standortsfaktoren von Handel und Verwaltung	106
A. Das Untersuchungskollektiv und seine Gliederung	106
1. Allgemeines	106
2. Die juristische Form	107
3. Der Absatz	107
B. Die «positiven» Standortsfaktoren	107
1. Verkehrslage	108
2. Zusammenballungseffekte	109
3. Rohstoffe und Kraft	109
4. Zufälligkeiten	109
5. Traditionelles	109
6. Einfluß der Gemeinde	109
7. Diverse Faktoren	110
C. Die «negativen» Standortsfaktoren	110
D. «Neutrale» oder «potentielle» Faktoren	111
1. Das Personal	111
2. Die Steuern und die Banken	112
3. Die Lagerhäuser	112
4. Diverse Faktoren	112
E. Zusammenfassung	113
2. Kap.: Die Verlagerung von der Industrie zu Handel und Ver- waltung	114
A. Die bisherige Entwicklung	114
B. Möglichkeiten einer künftigen Entwicklung	115
Schlußwort	119
Anhang und Dokumentation	120
I. Verzeichnis des Untersuchungskollektivs der Industriebetriebe	120
II. Lagerung der Industrie innerhalb des Gemeindegebietes	129
III. Olten in Karte und Bild	130
Literaturverzeichnis	132

ABKÜRZUNGEN

a. a. O.	=	am angeführten Ort
Abb.	=	Abbildung
abs.	=	absolut
Anm.	=	Anmerkung
Aufl.	=	Auflage
bes.	=	besonders
cf.	=	confer (vergleiche)
ders.	=	derselbe Autor
hg.	=	herausgegeben
inkl.	=	inklusive
Jg.	=	Jahrgang
o. J.	=	ohne Jahr
ONB	=	Oltner Neujaarsblätter
OR	=	Bundesgesetz über das Obligationenrecht vom 30. März 1911 / 18. Dezember 1936
resp.	=	respektive
S.	=	Seite
S. 7f. / S. 7ff.	=	Seite 7 und die folgende / Seite 7 und die folgenden
s.	=	siehe
SBB	=	Schweizerische Bundesbahnen
SCB	=	Schweizerische Centralbahn
sog.	=	sogenannt
Stat. Quellenw. 23	=	Statistische Quellenwerke der Schweiz, Heft 23
Tab.	=	Tabelle
u. ä.	=	und ähnliche(s)
u. a. m.	=	und andere(s) mehr
u. E.	=	unseres Erachtens
usw.	=	und so weiter
u. W.	=	unseres Wissens
z. B.	=	zum Beispiel
z. T.	=	zum Teil

In Tabellen bedeuten: . (Punkt) = nicht erhoben
 — (Strich) = nicht veröffentlicht oder in diesem
 Jahre nicht erhoben.

EINLEITUNG

Bemerkungen zur Standortstheorie

A. Zweck und Ziel der Standortstheorie

Mit dem Aufkommen der industriellen Produktionsweise wird auch das Problem des Industriestandortes, das uns hier allein interessiert, aktuell. Zwar war und ist jede Produktion mit einem Standortproblem verbunden, doch erlangt dieses erst dann Bedeutung, wenn mehr als eine Lösungsmöglichkeit existiert. Das mittelalterliche Handwerk zum Beispiel war so sehr in feudalen und zünftlerischen Formen erstarrt und durch staatliche Vorschriften fixiert, daß ein anderer als der städtische Standort gar nicht in Frage kam. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch die Einführung der Dampfschiffe und durch den Eisenbahnbau, die Gewerbefreiheit und die Freizügigkeit, die technischen Fortschritte und die Produktion auf Lager — um nur einige wichtige Gründe zu nennen — schufen die Möglichkeit dazu, daß der industrielle Produktionsprozeß an denjenigen Orten zusammengefaßt werden kann, welche die günstigsten Voraussetzungen aufweisen.

Aufgabe der Standortstheorie ist es nun, sowohl die Ursachen der örtlichen Standortsvorteile oder -nachteile herauszuschälen, als auch die Gesetzmäßigkeiten darzustellen, von denen sie möglicherweise beeinflußt werden. Auch soll sie die optimale Verteilung der Produktionsstätten eines geschlossenen Wirtschaftsgebietes zeigen, die Gewähr bietet für die beste Ausnützung der vorhandenen Gütermenge.

B. Das Verhältnis der Standortstheorie zur Praxis

Dem Unternehmer, der einen Betrieb eröffnen will, stellt sich die Frage, an welchem Ort seinem Betrieb die geringsten Unkosten erwachsen. Er wählt nun aber nicht immer wirklich denjenigen Standort, der die geringsten Kosten verlangt, sei es bewußt, weil er andere, konkurrierende Vorteile als gewichtiger betrachtet, oder weil er dieser Frage überhaupt keine Bedeutung beimißt, sei es unbewußt aus irrationalen Gründen, wie persönlicher Vorliebe oder Schwerfälligkeit, oder weil er den erforderlichen Überblick nicht besitzt. Die Theorie kann den Unter-

nehmer bei seiner Entschlußfassung noch nicht allzu lange unterstützen, da die erste eigentliche industrielle Standortslehre¹ erst im Jahre 1909 veröffentlicht wurde, zu einer Zeit also, da die Standorte eines großen Teils der schweizerischen Industrie (die ausländischen Verhältnisse werden in unserer Arbeit nicht betrachtet) schon historisch begründet waren und oft schon mehr traditionellen als rationalen Charakter trugen. Doch überdies darf man annehmen — jedenfalls bestätigt unsere Untersuchung diese Ansicht —, daß verhältnismäßig wenige Fälle einer konkreten Standortswahl als beabsichtigte Anwendungen der Standortstheorie anzusehen sind. Hingegen liegt es in der Natur der Sache, daß, wenn immer überlegt und verschiedene Möglichkeiten abgewogen wurden, dies sich in den Bahnen des theoretischen Gedankengutes bewegt haben wird, da ja die Theorie das Gemeinsame und Gesetzmäßige all dieser Einzelfälle zu erfassen sucht.

In der Praxis muß der Unternehmer eine ganze Reihe von Vor- und Nachteilen gegeneinander abwägen. Es sind sowohl örtliche, als auch zwischenörtliche Unterschiede², welche die in Betracht fallenden Standorte kennzeichnen und zwischen denen es zu wählen gilt. Zu den örtlichen Unterschieden zählt Frey² nach den Erfahrungen der Unternehmer: «Klima, Vegetation, Boden, Rasse, Charakter, religiöse und politische Einstellung der Angestellten und Arbeiter, ihre Wohnstätten und Distanzen zum Arbeitsplatz, Detailhandelsorganisationen, Speisewirtschaften mit und ohne Alkohol, Schulen, Bibliotheken, örtliche Verkehrseinrichtungen, Reparaturgewerbe und Bankverbindungen bzw. die Möglichkeit der Bankverbindungen», und zu den zwischenörtlichen: «1. Die Entfernung von der Wohnstätte des Arbeiters zum Arbeitsplatz; 2. Die Entfernung der Lieferanten zum Betrieb; 3. Die Entfernung der Abnehmer zum Betrieb.» Alle diese und auch alle überdies möglichen Unterschiede können zu Standortsfaktoren³ eines Ortes werden, sobald sich ihretwegen ein Betrieb an dem betreffenden Orte niederläßt.

Bei der Anwendung der Theorie können Schwierigkeiten deshalb entstehen, weil die Praxis fast ausnahmslos vom Standpunkt der Privat- oder Betriebswirtschaft aus urteilt, die Theorie aber oft dazu noch den sozialen oder volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt zugrunde legt.

¹ Weber, Alfred: Über den Standort der Industrien. 1. Teil: Reine Theorie des Standorts. Tübingen 1909. — Daneben sei auf die im Literaturverzeichnis aufgeführten Werke verwiesen, bes. auf: Niederhauser, Frey, Meyer-Lindemann und Hoover.

² Frey, Max: Theorien des Industriestandortes. Turbenthal 1934. S. 7ff.

³ Der Begriff «Standortsfaktor» hat in der vorliegenden Arbeit, immer wenn er ohne Attribut verwendet wird, die Bedeutung eines Standortsvorteils, auch Standortursache oder Standortgrund genannt (positiver Standortsfaktor), der sich etwa als örtlich begrenzter, kostensparender Vorteil wirtschaftlicher oder außerwirtschaftlicher Natur definieren läßt. Daneben wird der gleiche Begriff aber auch in anderem Sinne verwendet werden als negativer Standortsfaktor (Standortsnachteil) und als potentieller oder neutraler Standortsfaktor.

C. Theoretische Grundzüge

1. Zur Standortstheorie von Alfred Weber

Nicht nur weil die Theorie von Alfred Weber den Grundstein der theoretischen Behandlung des industriellen Standortproblems darstellt und die meisten späteren theoretischen Arbeiten auf der Weberschen Theorie aufbauen, sondern auch weil sie als reine Theorie am ehesten zu einer vereinfachten Darstellung geeignet ist, soll an ihrem Beispiel einerseits das Wesen einer Standortstheorie erläutert und andererseits versucht werden, herauszukristallisieren, welche Rolle Olten als Industriestandort auf Grund theoretischer Erkenntnisse zu spielen berufen ist. Weber berücksichtigt nur die Standortfaktoren natürlich-technischer Art und läßt diejenigen gesellschaftlich-kultureller Art als der empirischen Theorie zugehörend weg. Als generelle, d. h. jede Industrie in größerem oder geringerem Maße betreffende Standortfaktoren mit regionaler Wirkung sieht er einzig die relative Preishöhe der Materiallager, die Höhe der Arbeitskosten und die Transportkosten. Vereinfachend lassen sich Preisdifferenzen der Materiallager in ihrer Wirkungsweise als Transportkostendifferenzen zum Ausdruck bringen. Zu den beiden verbleibenden regionalen Standortfaktoren gesellt sich noch ein agglomerativer, der alle Kräfte umfaßt, die nicht die regionale Verteilung, sondern die Häufigkeitsverhältnisse innerhalb derselben bestimmen.

a) Die Transportorientierung

Jede Industrie ist bestrebt, ihren Produktionsstandort so zu wählen, daß die Transportkosten, die sowohl aus der Herbeischaffung der Roh- und Kraftstoffe, als auch aus dem Abtransport der Produkte entstehen, möglichst klein bleiben. Gestützt auf die Situation von Materiallager und Konsumorten, die vorhandenen Verkehrswege und die anzuwendenden Tarife läßt sich unter Berücksichtigung der Eigenart der betreffenden Industrie der «Transportkostenminimalpunkt» ermitteln. Dieser kann mit dem Materiallager oder dem Konsumort zusammenfallen oder irgendwo dazwischen liegen, je nach den Gewichtsverhältnissen der heranzuführenden und der abzutransportierenden Güter und je nach ihrer Transportierbarkeit.

Diese Überlegungen lassen erwarten, daß sich in Olten Industrien angesiedelt haben, und zwar solche, die eines Materiallagers wegen hier sind, solche, die Olten als Konsumort oder vielmehr als Mittelpunkt einer Konsumregion⁴ gewählt haben, und nicht zuletzt solche, die im Verkehrsknotenpunkt Olten ihren Transportkostenminimalpunkt gefunden haben.

b) Die Arbeitsorientierung

Die industrielle Produktion erhält durch die Transportorientierung ein «Grundnetz» ihrer Verteilung. Abweichungen davon («Deviationen»)

⁴ cf. 22f.

entstehen, indem der Arbeitskostenfaktor die Produktion vom Transportkostenminimalpunkt weg zum Arbeitsplatz zieht, was geschieht, sobald die sich daraus ergebende Arbeitskostensparnis größer ist als die zusätzlichen Transportkosten.

Im Falle Olten muß also untersucht werden, ob Arbeitsvorteile festzustellen sind, welche die Produktion anziehen. Diese Vorteile können die Form eines niedrigen Lohnniveaus oder einer überdurchschnittlichen Arbeitsqualität annehmen. Aber für keine der beiden Kategorien gelingt es, die Wahrscheinlichkeit einer Wirkung in Olten nachzuweisen.

Hingegen scheint es, daß in wirksamer Nähe relativ günstige Arbeitsplätze vorhanden sind, die eine leichte Anziehungskraft der umliegenden Ortschaften vermuten lassen, was noch durch andere Faktoren (Deglomeration) unterstützt wird, so daß die auf Grund der Transportorientierung zu erwartende Industrie möglicherweise zu einem, allerdings sehr kleinen Teil zu Arbeitsplätzen abwandert.

c) Die Agglomeration

Eine zweite Abweichung von der ursprünglichen Verteilung wird durch die Agglomerativfaktoren und durch ihre Gegenkräfte, die Deglomerativfaktoren, verursacht. Die Agglomerationstendenz tritt auf, sobald die Zusammenballung einen Kostenvorteil hervorbringt. Ihr Anteil an der Standortsgestaltung von Olten dürfte unbedeutend sein, da Olten kein Wirtschaftszentrum von solchem Ausmaß ist, daß sich daraus starke Agglomerativkräfte ergäben.

Etwas gewichtiger ist die gegenläufige Tendenz der Deglomeration. Mit der Arbeitsorientierung zusammen wird sie Industrien in die Umgebung abziehen können.

2. Die Standortstheorie und die vorliegende Arbeit

Daß unsere anfängliche Absicht, dem praktischen Teil unserer Arbeit einen gleichwertigen theoretischen Teil vorangehen zu lassen, dessen Aufgabe es gewesen wäre, herauszuschälen, für welche Industriearten Olten auf Grund der standortstheoretischen Erkenntnisse als optimaler Standort erscheint, nicht durchgeführt werden konnte⁵, ist aus zwei Gründen nicht so bedauerlich, wie es auf den ersten Blick scheinen möchte; nämlich erstens weil die Ergründung und Darstellung der realen Standortverhältnisse der Kern unserer Arbeit sein soll, und zweitens weil Olten sich gar nie vor die Frage gestellt sah, welche Industrie

⁵ Auf der Basis der Theorie können nur Aussagen gemacht werden, die allgemeiner Natur sind und deshalb die an sie gestellten Anforderungen nicht zu erfüllen vermögen. Ein anderer Weg zu einer solchen Gegenüberstellung von Theorie und Praxis, nämlich die Überprüfung der Standortwahl eines jeden einzelnen Betriebes vom Standpunkte der Theorie aus, besäße einige Aussicht auf Erfolg. Weil dabei aber der erforderliche Aufwand in keinem Verhältnis zum Ergebnis stünde, und weil dadurch der Rahmen dieser Arbeit gesprengt würde, sehen wir auch davon ab.

zur Ansiedlung geeignet sei, da sich die Stadt nie mit Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen großen Stils beschäftigen mußte, sondern immer war es der Unternehmer, der den geeigneten Ort für seine Produktion suchte. So lassen wir es denn bei dieser Skizzierung der Theorie bewenden.

Dem Aufbau des ersten Teiles unserer Arbeit liegt die theoretische Erkenntnis zugrunde. Hingegen haben wir uns bemüht, im zweiten Teil die Praxis in möglichst ursprünglicher Art wiederzugeben, weshalb die Theorie eigentlich nur bei der Fragestellung zu Worte kam. Und der dritte Teil schließlich behandelt Probleme, die nicht mehr in direktem Kontakt mit der Standortstheorie stehen.

I. THEIL

Olten als Standort

«Olten, Stadt und Hauptort der Amtei Olten und Gösgen, Sitz des Amtsgerichtspräsidenten und des Amtschreibers, mit 1443 Einwohnern und 241 Häusern. Die Aare theilt sie in zwei Theile, von denen der links gelegene der größere ist, und dessen Häuser am Ufer des Flusses auf Felsen gegründet sind. In den letzten Jahren wurden hier viele, zum Theil sehr schöne Häuser aufgeführt. So ist die Stadt gleichsam außer die Thore getreten und hat an GröÙe und Schönheit ungemein gewonnen. Die Wegschaffung des engenden Stadtthores, was allgemein gewünscht wird, würde zum freundlichen, heitern Ansehen viel beitragen und dem Verkehr förderlich seyn. Das Straßenpflaster ist neu, schön und gut unterhalten. Die Straßen werden seit 1834 Nachts beleuchtet. Olten ist fast ringsum von Bergen umschlossen, nur westlich, das Buchsgau hinauf, ist die Lage offen; es behauptet einen natürlich wichtigen Punkt, indem hier die Straßen von Neuenburg über Solothurn nach Aarau und Zürich, und von Basel nach Luzern und Italien sich kreuzen; deswegen ist auch der Durchpaß ungemein stark und wird sich noch vermehren, wenn die Straße nach Neuenburg vollendet seyn wird.»¹

Wenn die ersten Zeilen der Beschreibung Oltens, die U. Peter Strohmeier, Lehrer zu Olten, 1836 verfaßt hat, gewissermassen als Motto dem ersten Teil vorangesetzt werden, so sind dazu verschiedene Gründe wegleitend: Einmal gewinnt man dadurch eine eindruckliche Vorstellung von Olten zu Beginn jener Epoche, deren Entwicklung Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist. Sodann macht dieses Zitat mit Oltens Lage vertraut, und nicht zuletzt gibt es einen Einblick in den Geist jener Zeit. Um nämlich die Eignung und Bedeutung einer Ortschaft als Standort für Industriebetriebe beurteilen zu können, ist es unerläßlich, die Vor- und Nachteile sich zu vergegenwärtigen, die durch die geographische und verkehrstechnische Lage, durch die historisch-politische Entwicklung, durch die Siedlungsverhältnisse der nähern und weitem Umgebung, durch die Bevölkerung — besonders durch ihre manuellen Fä-

¹ Strohmeier, U. Peter: Der Kanton Solothurn historisch, geographisch, statistisch geschildert. Gemälde der Schweiz, 10. Heft. St. Gallen und Bern 1836. S. 246f.

higkeiten und ihre geistige Aufgeschlossenheit — und durch andere Eigenschaften der betreffenden Ortschaft verursacht werden.

In diesem Sinne ist es Aufgabe des ersten Teiles, in knappen Zügen ein geschlossenes Bild von Olten, von seinen typischen Kennzeichen und von seinen allgemeinen und speziellen Verhältnissen auf Grund der geschichtlichen und statistischen Daten entstehen zu lassen. Daß dabei insbesondere die für die Industrieansiedlung interessanten Tatsachen beleuchtet werden, hingegen auf keinerlei andere Probleme und auch nicht auf Ursachen und Zusammenhänge näher eingegangen werden soll, liegt im Zweck dieser Darstellung begründet.²

² Im übrigen sei auf die zitierte und die sonstige einschlägige Literatur verwiesen, für die Geschichte von Olten besonders auf: von Arx, Ildefons: Geschichte der Stadt Olten (1802), gedruckt im Oltner Wochenblatt 1841 bis 1843. — Imhof, Pater Adrian: Aus alten und neuen Zeiten im freundlichen Olten. Olten 1898. — Haefliger, Eduard: Aus der mittelalterlichen Geschichte Oltens. ONB 1945 und 1946. — Haefliger, Dr. Eduard und Dr. Hans: Beiträge zur Heimatkunde des Kantons Solothurn. Band II. Die Amteien Olten-Gösgen und Balsthal-Thal und Gäu. Zürich 1947.

1. KAPITEL

Die Lage

A. Geographischer Überblick

Am Südfuß des Jura gelegen gehört Olten eigentlich zum schweizerischen Mittelland. So erscheint es zumindest dem Wanderer, der sich von Westen oder Osten her Olten nähert. Kommt man aber von Süden, so trifft man schon nach Aarburg auf die erste Jurakette (Born-Wartburg/Säli-Engelberg) und erreicht Olten erst durch das von der Aare geschaffene Quertal (Klos). Bei dieser Betrachtung liegt Olten also schon im Jura.¹

Nahe dem Zusammenfluß von Dünnern und Aare wurde das alte Olten auf einem gegen die Aare steil abfallenden Felsen als Brückenkopfsiedlung erbaut. Um diesen Kern hat sich Olten — zur Hauptsache erst in den letzten 150 Jahren — nach allen Seiten ausgedehnt: der Dünnern entlang gegen Westen, der Aare entlang gegen Norden und Süden, an den Südabhängen des Hard im Nordosten und des Bannwaldes im Nordwesten und gegen Osten und Südosten auf dem gegen Meisenhard und Wartburg/Säli ansteigenden Gelände. Es ist ein Kennzeichen der Gegend von Olten, daß — mit Ausnahme der Gäuebene im Westen — weit ausgedehnte Ebenen fehlen. Auf diesen Umstand weist auch das Wappen der Stadt — die Drei Tannen — hin: Die Umgebung von Olten ist reich an bewaldeten Höhen. Doch trotz der vielen Erhebungen beträgt das Gefälle der Aare innerhalb des Gemeindegebietes nur 1,6 Promille (15 m auf 9,3 km). Etwas bedeutender sind hingegen die 8,6 Promille Gefälle der Dünnern (16 m auf 1,85 km).²

Der Oltner Gemeindebann umfaßt eine Fläche von 1148,6 ha. Tabelle 1 zeigt die Verteilung dieser Fläche auf die einzelnen Nutzungsarten.

Im Jahre 1949 beanspruchte die eigentliche Siedlung also nur ein gutes Viertel der Gesamtfläche (4,9 + 9,9 + 11,9 %), während ein gleicher Teil (26,7 %) landwirtschaftlich genutzt wurde und weitere zwei Fünftel (39,8 %) bewaldet waren. Die Veränderung gegenüber der Flächenaufteilung im Jahre 1944 zeigt eine Zunahme des überbauten Stadtgebietes von 15,7 ha (1,2 % des gesamten Gemeindegebietes) auf Kosten der land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche. Die starke Entwick-

¹ Burckhardt, G.: Basler Heimatkunde, 3. Band. Basel 1933. S. 211ff. — Es sei hier auf die im Entstehen begriffene Stadtgeographie Olten von Dr. Urs Wiesli hingewiesen, die neben der Naturlandschaft und der Kulturlandschaft auch die physiologischen und ökologischen Beziehungen darstellen und ergründen wird.

² cf. Fey, Leo: Die Dünnern-Korrektion 1933—1944. Geographisch-geologische Betrachtung über das Gäu. ONB 1946. Besonders S. 27f.

Tab. 1⁸ Das Stadtgebiet nach Nutzungsarten

Nutzungsart	1944		1949	
	ha	%	ha	%
Gebäudefläche	50,2	4,4	56,6	4,9
Bahn, Straßen, Wege	112,1	9,8	113,5	9,9
Hofraum, Garten, Anlagen	129,5	11,3	137,4	11,9
Acker, Wiese usw.	316,2	27,5	306,7	26,7
Wald	462,8	40,2	456,6	39,8
Gewässer	60,7	5,3	60,7	5,3
Unkultiviertes Gebiet	17,1	1,5	17,1	1,5
Total	1148,6	100,0	1148,6	100,0

lung Olten spiegelt sich auch im Anwachsen der Gebäudefläche, die im Jahre 1868 rund 7 ha betrug.⁴ Sie hat sich demzufolge in 80 Jahren gerade verachtfacht. (Die Bevölkerung hat sich in derselben Periode nur 5,6 mal vermehrt.)

Aus diesen Zahlen darf aber nicht geschlossen werden, Olten besitze beinahe uneingeschränkte Ausdehnungsmöglichkeiten; denn neben den schon erwähnten Höhenzügen⁵ eignet sich auch der Südzipfel des Gemeindegebietes, der sich auf eine Distanz von beinahe fünf Kilometern zwischen Aare und Born bis zum Hof Ruppoldingen hinzieht, kaum für eine Ausdehnung der städtischen Siedlung.

B. Die historisch-politische Entwicklung

Aus den verschiedenen Funden zu schließen, war die Gegend um Olten schon in prähistorischer Zeit bewohnt, ja sogar sehr stark besiedelt. Im Gebiet der heutigen Altstadt aber kann mit großer Wahrscheinlichkeit eine eisenzeitliche und mit Sicherheit erst eine römische Niederlassung nachgewiesen werden.⁶ Max von Arx legt dar, daß die Römer Olten zum

³ Schweizerischer Städteverband: Statistische Mitteilungen Nr. 12, Statistisches Jahrbuch 1944, S. 1 und Statistisches Jahrbuch des Schweizerischen Städteverbandes 1949. S. 2.; cf. Meyer, Dr. Hugo: Olten's bauliche Entwicklung seit der Jahrhundertwende. In Festschrift Dr. Hugo Dietschi. Olten 1949. S. 108—123.

⁴ Berechnet auf Grund eines Übersichtsplanes der Gemeinde Olten aus den Jahren 1868/69, (indem wir die Fläche der Gebäude ausgemessen haben). — Die veröffentlichte Schweizerische Arealstatistik von 1912 und 1923/24 erzeugt nur die unproduktive Fläche insgesamt.

⁵ Die Differenz zwischen höchstem (Bornflühe) und tiefstem Punkt (Aare im Hasli) des Gemeindegebietes beträgt 285 m. Das überbaute Stadtgebiet liegt zwischen 390 und 450 m ü. M.

⁶ cf. von Arx, Dr. Max: Vorgeschichte der Stadt Olten. Solothurn 1909; und Haeffliger, Eduard: Das römische Olten. In Festschrift Eugen Tatarinoff. Solothurn 1938. S. 26—40.

Schutze des Aareüberganges und als Etappenort angelegt haben dürften, sowohl den Vicus wie später das Castrum.⁷ Nach dem Abzug der Römer war die Gegend von Alemannen besiedelt, was durch Gräberfunde belegt ist. Es darf angenommen werden, daß der Kern von Olten seit der Römerzeit immer bewohnt war.

Die erste urkundliche Erwähnung Oltens datiert aus dem Jahre 1201. Zu dieser Zeit war das Gebiet des obern und des untern Hauensteins unter der Herrschaft der Grafen von Froburg. Seit 1080 gehörte Olten dem Bischof von Basel, der es als Lehen den Froburgern übergab. Einer Zeitströmung folgend, schritten auch diese zu Beginn des 13. Jahrhunderts zum Ausbau der strategisch und verkehrspolitisch wichtigen Punkte.⁸ So entstanden die acht froburgischen Städte Zofingen, Liestal, Olten, Waldenburg, Falkenstein in der Klus, Wiedlisbach, Fridau und Aarburg.⁹ Walliser rechnet Olten dem Typus der gegründeten Stadt zu, was besagen will, daß der Aufstieg der Gemeinde zur Stadt nicht die Folge der bisherigen Entwicklung war wie beim Typus der gewachsenen Stadt, sondern auf Grund eines Rechtsaktes dem Willen des Stadtherrn entsprechend erfolgte. Die natürliche Konsequenz des Umstandes, daß sich die Froburger bei der Städtegründung in erster Linie von strategischen Gesichtspunkten leiten liessen, war die Vernachlässigung der wirtschaftlichen Faktoren. Handel und Verkehr und auch die Marktverhältnisse des von den Froburger-Städten beherrschten Gebietes waren ungenügend, um diesen allen eine wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen und damit politische Bedeutung zu verschaffen: Sie waren einander zu nahe.

Nach dem Aussterben der Froburger 1366 gelangte Olten unter die Herrschaft der Nidauer, dann der Kiburger und 1385 der Habsburger. Unter der Pfandherrschaft der Stadt Basel, in die Olten 1407 kam, genoß es eine Vorzugsstellung. Basel beabsichtigte, sich südlich des Jura ein Territorium zu erwerben, und suchte Olten durch die Bestätigung seiner bisherigen und durch die Verleihung neuer Freiheiten und Rechte für sich zu gewinnen. Nach Walliser besaß Olten damals «die juristische Voraussetzung, selber zum Landesherrn aufzusteigen und sich zu einem eigenen Staat zu entwickeln».¹⁰

Doch Solothurn verdrängte Basel aus dem Buchsgau und brachte 1426 die Pfandherrschaft über Olten an sich. Im Jahre 1532 verkaufte der Bischof von Basel die Stadt Olten an Solothurn. Damit war für Olten die Möglichkeit eines politischen Aufstiegs endgültig verloren; denn

⁷ von Arx, Dr. Max: a. a. O. S. 56ff.

⁸ cf. Walliser, Dr. Peter R.: Das Stadtrecht von Olten. Olten 1951; bes. S. 17—23; und Schweizer, Theodor: Die Bedeutung unserer steinzeitlichen Refugien. ONB 1943.

⁹ Die Städte Falkenstein und Fridau (an der Aare bei Fülenbach gelegen) wurden 1375 von den Guglern zerstört und nicht mehr aufgebaut. Olten hat diesem Angriff widerstanden.

¹⁰ Walliser: a. a. O. S. 189.

Solothurn¹¹ schränkte die Rechte und Freiheiten der Oltner Bürgerschaft schrittweise ein. So war denn Olten im Bauernkrieg von 1653 wie schon in den Unruhen von 1513/14 auf der Seite der Landbevölkerung zu finden. Als Strafe für die Besiegelung des Huttwiler Bauernbundesbriefes mit dem Oltner Stadtsiegel wurden Stadtsiegel und Stadtrecht dem unbequemen Landstädtchen entzogen.

Während das 1646 gegründete Kapuzinerkloster das Oltner Wirtschaftsleben nicht namhaft zu befruchten vermochte, hätte die Verlegung des Chorherrenstifts Schönenwerd¹² und der Zurzacher Messe nach Olten dessen wirtschaftliche Bedeutung grundlegend verändert. Strategische Gründe waren für dieses Vorhaben ausschlaggebend gewesen. Die katholischen Orte — vorab Solothurn — befürchteten, das Stift könnte in Schönenwerd allzu leicht eine Beute der im Aargau regierenden Berner werden. Überdies planten die Katholiken, zum Schutze der Verbindungen zwischen Luzern und Solothurn, aber auch zur Bedrohung der reformierten Verbindungen im Engpaß zwischen Olten und Wikon das Städtchen Olten auszubauen und zu befestigen. Schwierigkeiten in der Finanzierung verzögerten die Ausführung dieser im letzten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts beschlossenen Projekte solange, bis der Umschlag der politischen und religiösen Kräfteverhältnisse in der Folge des zweiten Villmergerkrieges (1712) sie gegenstandslos werden ließ. Dadurch war aber eine einzigartige Chance für Olten vernichtet.¹³ Es blieb bis zur französischen Revolution «nur mehr dem Namen nach eine Stadt».¹⁴

In der Unterdrückung des städtischen Eigenlebens mag auch begründet sein, warum Olten im 19. Jahrhundert in vorderster Front gegen die solothurnische Aristokratie ankämpfte. Es ist bezeichnend, daß die erste Periode der liberalen Herrschaft in der Regenerationszeit unter dem Namen «Oltner Regiment» in die Geschichte eingegangen ist.¹⁵

Einzelheiten aus der neuesten Geschichte werden im Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Darlegungen noch Erwähnung finden; in der

¹¹ Die Frage, ob Solothurn die Entwicklung von Olten negativ beeinflußt habe, wird erörtert bei: Amiet, Bruno: Randbemerkungen über Oltens Verhältnis zu Solothurn. In den «Jurablättern» 16. Jg. 1954.

¹² An diesen Plan erinnert heute noch die von der Regierung für die Aufnahme der Chorherren errichtete Häuserreihe an der Kirchgasse (1702).

¹³ cf. von Arx, P. Ildefons: Geschichte der Stadt Olten. Solothurn 1846. S. 53; ders.: Geschichte der Landgrafschaft Buchsgau. 2. Aufl. Olten 1858. S. 215ff.; Derendinger, Julius: Der Plan einer Verlegung des Stiftes Schönenwerd nach Olten. In «Für die Heimat» 6. Jg. 1944. S. 48ff.; ders.: Über den Plan einer Befestigung Oltens um die Wende des 17. Jahrhunderts. ONB 1951. S. 7ff. und Wiesli, Urs: Das Projekt einer Oltner Stadtbefestigung um 1700. In den «Historischen Mitteilungen» 2. Jg. Nr. 6, 1949. — Die Rolle des Barons Fidel von Thurn scheint bei Ildefons von Arx etwas stark betont zu sein. Wichtig ist aber, festzuhalten, daß sich Olten an diesen Bemühungen nicht aktiv beteiligte.

¹⁴ Walliser: a. a. O. S. 191; cf. Dietschi, Hugo: Die Familienbücher von Olten. III. Teil. ONB 1949. S. 19.

¹⁵ cf. Haeffliger, Hans: Bundesrat Josef Munzinger. Solothurn 1953. S. 2f.

großen Linie aber zeichnet sich kaum etwas ab, das hier eine Wiedergabe erheischte,¹⁶ abgesehen davon, daß die jüngste Entwicklung als bekannt vorausgesetzt wird.

C. Der Verkehr

«Von altersher, das ist die Muck,
Muß alles zu Olten über die Bruck.
Über den Hauenstein zum Rhein,
Vom Aargau her ins Uechtland hinein
Ist alles von je hier durchgegangen.»¹⁷

Olten verdankt seine Entstehung als Brückenkopfsiedlung zur Hauptsache strategischen und nicht wirtschaftlichen Momenten. Der Bau des Castrums durch die Römer, wie die Stadtgründung durch die Froburger weisen darauf hin. So kann es auch nicht überraschen, wenn die Brücke von Olten schon sehr früh urkundlich nachgewiesen ist: 1295 verpflichtet sich Graf Volmar von Froburg, dem Fürstbischof von Basel die Brücke offen zu halten.¹⁸ In die Zeit der Stadtgründung (erste Hälfte des 13. Jahrhunderts) fällt auch die Eröffnung des Gotthardpasses.¹⁹ Diese neue Handelsroute erlebte einen raschen Aufschwung und befruchtete auch die nördlich anschliessenden Juraübergänge. Für Olten erlangte nun der Nord-Südverkehr von Basel über den untern Hauenstein nach dem Gotthard und Italien und umgekehrt größere Bedeutung, zumal die südlich von Olten gelegene Bern—Zürich-Straße den West-Ostverkehr an sich zog, der zur Zeit der Römer dem Jurafuß folgend Olten berührt hatte.

Ein Teil des Handels, vornehmlich der Salz-, Holz- und Weinhandel, benützte für seine Transporte auch den Wasserweg. Bis ins 19. Jahrhundert lag die Oltner Schiffeleutzunft dieser Aufgabe ob.

Der Olten passierende Verkehr vermochte wohl gewissen Handwerkszweigen zusätzlichen Verdienst zu schaffen — es betrifft dies hauptsächlich die Wirte, Wagner, Sattler, Küffer, Schmiede, Fuhr- und Schiffeleute —, doch fehlten, wie schon festgestellt wurde, zu einem wirtschaftlichen Aufschwung wichtige Voraussetzungen: Die vielen andern Städte der Umgebung konkurrenzten Olten auf dem Gebiet des Handels und schränkten auch das nach dem Oltner Markt orientierte Hinterland ein.

¹⁶ Es sei hier lediglich erwähnt, daß das «Oltener Aktionskomitee» des Generalstreikes von 1918 nicht einen Ausfluß des alten Oltner «Revoluzzergeistes» darstellt. Sein Name ist vielmehr auf äußere Umstände zurückzuführen (Konferenzort). cf. Gautschi, Willi: Das Oltener Aktionskomitee und der Landes-Generalstreik von 1918. Zürich 1955. bes. S. 65.

¹⁷ von Arx, Adrian: Die Dornacher Schlacht. Festspiel zur Vierhundertjährigen Gedächtnisfeier. Solothurn 1899. S. 67.

¹⁸ Fischer, Eduard: Oltner Brückenbuch. Brücken, Zoll und Fähren. Olten o. J.

¹⁹ Wahrscheinlich steht sogar die Stadtgründung in einem ursächlichen Zusammenhang damit.

Dazu kam das Fehlen einer kirchlichen Institution und die politische Unfreiheit.²⁰ Ob der großzügige Ausbau der Hauptstraßen, speziell der untern Hauensteinstraße, in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts einen Einfluß auf Olten's Entwicklung ausübte, kann nicht sicher festgestellt werden; denn der Eisenbahnbau, der bald darauf einsetzte, veränderte Olten's Bedeutung grundlegend. Es scheint gerechtfertigt, auf Olten's Eisenbahngeschichte etwas näher einzugehen.²¹

Als erste schweizerische Eisenbahn war 1847 die Linie Zürich-Baden eröffnet worden. Sie sollte das erste Teilstück einer den Flußläufen entlang führenden Bahnverbindung zwischen Zürich und Basel sein und später zu einer Ostalpenbahn (über einen der Bündner Pässe nach Italien) ausgebaut werden. Demgegenüber waren die Interessen Basels und zum Teil auch Berns anders gerichtet, nämlich — in Fortsetzung der in Basel endenden ausländischen Bahnen — auf eine Transitlinie Basel-Olten-Luzern (-Gotthard-Italien) mit Abzweigungen nach den wichtigen Zentren von Olten aus. Ein ähnliches Projekt mit Olten als Knotenpunkt hatten auch die englischen Eisenbahningenieure Stephenson und Swinburne 1850 als Experten des Bundesrates vorgeschlagen.²²

Die Basler Interessen wurden von den Vorkämpfern der Schweizerischen Centralbahn (SCB) vertreten, die 1852 um die Konzession für den auf dem Kantonsgebiet liegenden Teil des geplanten Centralbahnnetzes²³ bei der Solothurner Regierung nachsuchten. Der Kantonsrat hat dann zwar die Konzession für die West-Ostlinie Biel-Solothurn-Önsingen-Olten-Aarau der sog. Westbahngesellschaft erteilt; nachträgliche Verhandlungen unter den beiden Eisenbahngesellschaften führten aber dazu, daß die Westbahn zurücktrat und das SCB-Projekt konzessioniert und ausgeführt wurde.

²⁰ Schwab (Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn. Solothurn 1927. S. 66) spricht von einem «recht rührigen Wirtschaftsleben», das Olten im Gegensatz zur Hauptstadt im 18. Jahrhundert entfaltete, und kommt zum Schluß: «was Olten politisch an Rechten abging, scheint es durch umso intensivere Tätigkeit in Gewerbe und Handel ersetzt zu haben.» So richtig diese Aussage ist, wäre es doch falsch, die Bedeutung dieser «kleinen Stadtwirtschaft» überschätzen zu wollen.

²¹ Wir beschränken uns bewußt auf markante Tatsachen und Zusammenhänge — immer im Hinblick auf unser Thema —, bei welchen wir dann aber etwas länger verweilen. Im übrigen sei auf die einschlägige Literatur verwiesen, bes. auf: Dietschi, Dr. Hugo: Olten — 75 Jahre Eisenbahnstadt. Olten 1931; Weißenbach, Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. I. Teil: Die Geschichte des Eisenbahnwesens. Zürich 1913; Härry, A.: Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege. 1. Teil: Die Grundlagen des Verkehrs und die historische Entwicklung des Landverkehrs. Frauenfeld 1911. und Büchi, Dr. H.: Hundert Jahre Solothurner Freisinn. Solothurn 1930. S. 87ff., 171ff. und 265ff.

²² Die eidgenössischen Räte lehnten aber 1852 den Bahnbau durch den Staat ab.

²³ Es umfaßte die Linien Basel—Olten—Luzern und Aarau—Olten—Bern mit Abzweigung in Herzogenbuchsee nach Solothurn—Biel.

Die Stadt Olten war sich der Bedeutung dieser Verhandlungen bewußt und auch der Gefahr, daß durch eine Änderung der Linienführung der Eisenbahnknotenpunkt sich in ein anderes Gebiet verschöbe und damit eine unwiederbringliche Chance für die Entfaltung von Olten verloren ginge, weshalb sie sich lebhaft für die SCB einsetzte. In einer Denkschrift verwiesen die Oltner Behörden neben der Bemerkung, Olten habe bis anhin weder Vorteile genossen, noch solche gefordert oder andern Gemeinden streitig gemacht und sei immer treu zur Sache des Kantons gestanden,²⁴ auf die Beschäftigungsmöglichkeiten, die der Bahnbau und der nachherige Betrieb dem ganzen untern Kantonsteil brächten, und führten auch die allgemein-wirtschaftlichen Vorteile ins Feld: «Der Knotenpunkt der schweizerischen Eisenbahnen muß und wird im Verlaufe der Zeit für Handel und Industrie eine große Wichtigkeit erhalten. Die Leichtigkeit der Herbeischaffung von Waaren und Rohstoffen und der Veräußerung der erstern und der Fabrikate läßt kaum im Zweifel, daß ein großartiger Waarenhandel und die Errichtung industrieller Etablissements in Aussicht stehen.»²⁵ Daß Olten wirklich zum Knotenpunkt wurde und daraus soviel Nutzen ziehen konnte, verdankt es aber nicht diesen Darlegungen. Neben den natürlichen Gegebenheiten und der Vorliebe der Basler für die Richtung Olten—Luzern besaß es noch einen besonders gewichtigen Anwalt seiner Interessen, den Kantons- und Nationalrat Johann Jakob Trog, nachmals Centralbahndirektor, der Wohl und Gedeihen seiner Vaterstadt und des Kantons überall kraftvoll förderte.²⁶ Schon in der ersten Periode des schweizerischen Eisenbahnbaues hat sich also Olten zum Eisenbahnzentrum der Schweiz entwickelt. Doch war diese Stellung noch keineswegs gefestigt.

Das Projekt der Nationalbahn, einer Unternehmung, die auf der Abneigung des Volkes gegen die großen Eisenbahngesellschaften beruhte und zu deren Konkurrenzierung eine direkte Verbindung Bodensee—Genfersee zu bauen begonnen hatte, wäre geeignet gewesen, Oltens Knotenpunktlage zu untergraben. Aber die Gesellschaft brach zusammen, bevor die Bahn fertiggestellt war. Olten hingegen hatte von dieser Bestrebung noch profitiert; denn zur Bekämpfung der Nationalbahn übernahm die SCB den Bau der von einem Komitee geplanten Gäubahn (Olten—Önsingen—Solothurn—Lyß).

Ein Eisenbahndreieck Basel—Bern—Zürich—Basel als Grundlage eines schweizerischen Netzes war von verschiedenen Seiten — namentlich von Gegnern der Hauensteinlinie — als von einem gesamtschwei-

²⁴ Den Interessen des oberen Kantonsteiles trug das Centralbahnprojekt kaum Rechnung, weil die Wünsche Berns mehr Gewicht besaßen. G. A. Frey (Die Wasserfallenbahn. S. 66) spricht von einer Verschiebung des Verkehrsschwerpunktes von Solothurn nach Olten. — Die Denkschrift der Oltner vermochte denn auch nicht, den Kantonsrat umzustimmen.

²⁵ Denkschrift des Gemeinderaths von Olten an den Titl. Regierungsrath des Kantons Solothurn, betreffend die Eisenbahnangelegenheit. 21. Nov. 1852. S. 5.

²⁶ cf. M(ax) St(uder): Centralbahndirektor Johann Jakob Trog. Im «Oltner Tagblatt» vom 10. Mai 1947, 69. Jg. Nr. 109.

zerischen Standpunkt aus günstiger beurteilt worden²⁷. Härry geht sogar so weit, die «Wahl der sog. Zentrallinie Basel—Olten unter Ausschließung anderer Möglichkeiten» als «Fehlgriff» zu bezeichnen²⁸. Es ist aber kaum anzunehmen, daß die Ausführung der Schafmatt-²⁹ und Wasserfallenprojekte (Abb. 1), auf denen die Dreiecksidee fußte, weitere Juradurchstiche (wie Basel—Brugg, Basel—Biel, Münster—Solothurn) überflüssig gemacht hätte. Allerdings würde Olten heute anders aussehen, weil es nie zum Knotenpunkt aufgestiegen wäre!

Das Wasserfallenprojekt war zweimal äußerst akut³⁰. 1874 war gar mit dem Bau des Tunnels begonnen worden. Finanzielle Schwierigkeiten (Eisenbahnkrise) und der Zusammenbruch des Bauunternehmens werden allgemein als Gründe des Nichtzustandekommens genannt. Die Ansicht, daß die SCB die Wasserfallenbahn nie zu vollenden beabsichtigte und den Bau nur begann, um sich eine günstige Ausgangslage für die Verhandlungen mit der Jurabahn, die zur gleichen Zeit die Linie Basel—Biel baute, zu verschaffen, dürfte den wirklichen Verhältnissen näher kommen.³¹ Zur Zeit der Eisenbahnverstaatlichung um die Jahrhundertwende stand die Wasserfallenbahn erneut zur Diskussion, doch wurde sie von den daran interessierten Gemeinden nur mäßig unterstützt. Für die Hauensteinlinie und damit gegen die Wasserfallenbahn traten wiederum Basel und die nun der SBB-Verwaltung angehörenden Centralbahndirektoren ein; nicht zuletzt wahrte aber auch der Oltnrer Ständerat und Verwaltungsratspräsident der SBB, Casimir von Arx, die Interessen Oltens. Die Errichtung des Hauensteinbasistunnels (Eröffnung 1916), der die Vorteile der Wasserfallenbahn gegenüber der alten Hauensteinlinie aufwog, — er kann übrigens als eine Variante des alten Schafmattprojektes aufgefaßt werden — sicherte Oltens Stellung von heute aus gesehen endgültig.

Daß die Eröffnung der Gotthardbahn, an die auch Olten und der Kanton Solothurn Subventionen leisteten, und der Lötschberg—Simplonlinie die Bedeutung des Verkehrs, der Olten passiert, erhöht haben, ist offensichtlich.

Heute kreuzen sich in Olten die internationalen Nord—Süd- und

²⁷ Diese Möglichkeit war schon von den Experten Stephenson und Swinburne erwähnt worden, aber — wie G. A. Frey (Die Wasserfallenbahn. S. 88) bemerkt — hatten diese den Auftrag, nur eine Linie von Basel ins Mittelland vorzuschlagen, und verfolgten deshalb das Dreieckprojekt nicht weiter.

²⁸ Härry: a. a. O. S. 188.

²⁹ Die Schafmatt war als Juraübergang, der den untern Hauenstein konkurrenzierte, schon zu früheren Zeiten — jedoch aus politischen und zolltechnischen Motiven — bekannt geworden. cf. Schwab: a. a. O. S. 37. und Wiesli, Urs: Der Schafmatthandel um 1700. In den «Jurablättern» 15. Jg. 1953. S. 80—84.

³⁰ cf. Frey, Dr. Gust. Ad.: Die Wasserfallenbahn. Eine volkswirtschaftliche Untersuchung. 2. Aufl. Basel 1901. und ders.: Zur Geschichte der Wasserfallenbahn. In den «Baselbieter Heimatblättern» 3. Jg. Nr. 4 und 4. Jg. Nr. 1, 1939.

³¹ Frey, G. A.: Zur Geschichte der Wasserfallenbahn. S. 215.

Südwest—Nordost-Verbindungen, d. h. Skandinavien/Nordseehäfen—Italien und Spanien/Südfrankreich—Bayern/Tschechoslowakei und der entsprechende innerschweizerische Verkehr.

Mit dieser Darstellung der Eisenbahngeschichte Olten sind die Faktoren aufgezeigt, die zu Olten's Aufstieg als Verkehrszentrum beigetragen haben. Dabei drängt sich die Feststellung auf, daß neben der geographischen Grundlage, die aber nur noch den Rahmen bildet, die Konstellation der wirtschaftlichen und politischen Interessen ausschlaggebend ist. Während der alte Land- und Wasserverkehr, der sich ganz nach den natürlichen Gegebenheiten richtete, Olten nicht zur Blüte bringen konnte, veränderte das von diesen Gegebenheiten weniger abhängige und von den Menschen beeinflussbare Bahnsystem die alten Verhältnisse von Grund auf und ermöglichte die ungeahnte Entwicklung Olten's.³² Doch damit wird auch klar, daß diese neugeschaffene Situation bedeutend labiler sein muß und auf unbeachtete oder willkürliche Änderungen der Grundlagen reagieren wird.

Die überaus günstige Lage Olten's im Verkehrsnetz der Schweiz, die schon so oft erwähnt wurde, ist zwar allgemein bekannt; sie soll aber doch durch eine zahlenmäßige Darstellung belegt und veranschaulicht werden. Dies geschieht anhand der Entfernungen von 21 über das ganze Land verteilten Ortschaften³³, wobei für jeden einzelnen Ort die Summe der Distanzen nach den 20 übrigen Orten gebildet wird. Diese Zahlen können aber nur einen Gesamteindruck vermitteln. Wir beschränken uns daher auf die Betrachtung der Reihenfolge und lassen sowohl das zahlenmäßige Resultat, als auch die Größe der Differenzen unbeachtet.

Im Jahre 1850 ergibt sich auf dem schweizerischen Poststraßennetz die Reihenfolge:

Olten	454 Std. ³⁴	Luzern	505 Std.
Aarau	461 Std.	Bern	509 Std.
Solothurn	475 Std.	Zürich	510 Std.

³² Burckhardt; a. a. O. S. 230.

³³ Die Auswahl der berücksichtigten Ortschaften hat natürlich entscheidenden Einfluß auf das Resultat. Wir haben nach folgenden drei Kriterien ausgewählt: Grenzübergänge; wichtige Zentren, besonders Kantonshauptorte; möglichst gleichmäßige und den wirtschaftlichen Gegebenheiten angepaßte Verteilung auf die ganze Schweiz. So haben wir erhalten: Basel, Genf, Brig, Chiasso, Buchs (für 1850 Rorschach), Schaffhausen; Zürich, Bern, Lausanne, St. Gallen, Luzern, Biel, Freiburg, Neuenburg, Thun, Chur, Solothurn, Olten, Aarau, Zug, Glarus. (Siehe Abb. 1).

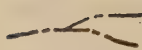
³⁴ Die Zahlen sind entnommen dem «Stundenzeiger nach der kürzesten Poststraße berechnet», welcher auf der «Postkarte der schweiz. Eidgenossenschaft 1850. Maßstab 1 : 300 000» wiedergegeben ist. Als Entfernungsmaß dient die Schweizerstunde zu 16 000 Fuß (= 4800 m). Zitiert nach der Reproduktion bei Adolf Merz: Die erste geographische Karte der Eidgenössischen Post. In den «Historischen Mitteilungen» 4. Jg. Nr. 4, 1951.

Übersicht über das Eisenbahnnetz der Schweiz und die Lage von Olten

Abb. 1



Legende:

-  Gebiet der Kantone Bern, Solothurn, Basel (Stadt und Land), Aargau, Luzern, Zug und Zürich.
-  Kreis mit 70 Kilometern Radius um Olten
-  Die 21 in der Untersuchung verwendeten Ortschaften
-  Internationale Transitlinien, zugleich Hauptlinien des schweizerischen Bahnnetzes.
-  Wasserfallenprojekt
-  Schafmattprojekt
-  Mögliche Fortsetzungen dieser beiden Projekte

Rund hundert Jahre später zeigt sich folgendes Bild:

Olten	2258 km ³⁵	Solothurn	2390 km
Aarau	2262 km	Zug	2431 km
Luzern	2350 km	Zürich	2453 km

In der Zwischenzeit ist das schweizerische Straßennetz hauptsächlich im Gebirge ausgebaut und dichter gestaltet worden, weshalb die Städte am Alpenordfuß ihre Stellung verbessert haben. Hingegen ist die Spitze unverändert geblieben. Olten ist nach wie vor in der verkehrsgeographisch günstigsten Gegend der Schweiz gelegen.

Es bleibt nun zu überprüfen, welche Auswirkungen der Bau des Eisenbahnnetzes nach sich zog. Hier klassieren wir nach der effektiven Länge der Strecken und zwar wählen wir den kürzeren Weg, auch wenn er über Nebenlinien führt³⁶.

Olten	2247 eff. km ³⁷	Luzern	2439 eff. km
Aarau	2279 eff. km	Bern	2491 eff. km
Solothurn	2356 eff. km	Zürich	2498 eff. km

Man erkennt, daß die vier Städte Olten, Aarau, Solothurn und Luzern im schweizerischen Eisenbahnnetz gleich wie im Straßennetz den «verkehrsgeographischen Mittelpunkt» darstellen. Der Vorrang Oltens war zu Beginn der Eisenbahnepoche natürlich eindrücklicher; doch durch den allmählichen Ausbau von Neben- und Verbindungsbahnen hat sich Oltens Stellung heute derjenigen, die es im Straßennetz einnimmt, angeglichen. Könnte man auch versucht sein, diese Tatsache in einem gewissen Grade als Erschütterung von Oltens Ruf als Eisenbahnzentrum der Schweiz anzusehen, so wird er durch die folgende Betrachtung zweifellos wiederhergestellt.

Beim Personenverkehr der Bahnen ist nämlich die Frage einer direkten und raschen Verbindung viel wichtiger als die Entfernung allein. Deshalb erscheint uns unumgänglich, auch die Fahrzeit zu berechnen, die benötigt wird, um von jedem einzelnen Ort aus die 20 übrigen Orte zu erreichen.

³⁵ Nach der Distanzen-Tabelle im 24-Schweizerstädte-Atlas. Zürich o. J.

³⁶ Bei Berücksichtigung der im Personenverkehr üblichen Strecken und der Tarifkilometer, die angewendet werden, um einzelne Privatbahnlinien durch Veränderung der wirklichen Distanzen dem Fahrpreissystem der Bundesbahnen anzugleichen, werden die einzelnen Summen etwas erhöht, aber die Reihenfolge wird nicht namhaft verändert.

³⁷ Zusammengestellt nach den Angaben im amtlichen Kursbuch der Schweiz, Winter 1953/54, und nach Auskünften der Bauabteilung der Generaldirektion SBB, Sektion für Oberbau.

Dies ergibt folgendes Resultat:

Olten	31 Std. 43 Min. ³⁸	Bern	35 Std. 04 Min.
Zürich	33 Std. 17 Min.	Solothurn	37 Std. 36 Min.
Aarau	33 Std. 46 Min.	Luzern	37 Std. 36 Min.

Bemerkenswert, aber nicht erstaunlich ist das Vorrücken der großen Städte, die die Phalanx Olten-Aarau-Solothurn-Luzern der Distanzentabellen durchbrechen. Nicht erstaunlich deshalb, weil sich der Eisenbahnverkehr nach den wirtschaftlichen Voraussetzungen richtet und die Zentren mit Schnellzügen, direkten Wagen, guten Anschlüssen u. a. m. bevorzugt. Um so mehr bedeutet es, daß Olten sich an der Spitze der Tabelle behauptet hat; denn seine Vorzugsstellung resultiert nicht aus wirtschaftlicher Macht — zwar ist Olten Bf. als Bahnhofinspektion II. Klasse der sechstgrößte Bahnhof der SBB³⁹ —, nein, die Stadt Olten ist in dieser Hinsicht einzig und allein Nutznießerin ihrer Knotenpunkt-lage.

Die Anzahl der möglichen Verbindungen pro Tag und ihre Verteilung innerhalb des Tages wäre nun noch zu untersuchen. Wir verzichten aber darauf, da schon eine erste, oberflächliche Prüfung bestätigt, daß sich ein sehr ähnliches Ergebnis zeigen würde wie bei der vorangehenden Untersuchung über die Fahrzeit.

Zusammenfassend und im Hinblick auf die Standortsfrage kann gesagt werden, daß Olten jener Ort ist, von dem aus die ganze Schweiz — sei es per Auto, sei es per Bahn — am schnellsten, am häufigsten und am direktesten erreicht werden kann. Auf den Güterverkehr bezogen heißt das, daß von Olten aus Sendungen nach der ganzen Schweiz gesamthaft am wenigsten Transportkosten verursachen und umgekehrt.

Was nun die zukünftige Entwicklung anbelangt, kann eine Wiederaufnahme der Schifffahrt auf der Aare Oltens Verkehrslage nur verbessern. Im Bahnverkehr und in der Netzgestaltung dürften kaum große Veränderungen eintreten, die Olten allein treffen⁴⁰ und sich nicht generell auswirken würden. Die Fernverkehrsstraßenprojekte sehen die

³⁸ Berechnet auf Grund des Winterfahrplanes 1953/54 des amtlichen Kursbuches der Schweiz. — Maßgebend war die Zeit von der Abfahrt am einen bis zur Ankunft am andern Ort, also einschließlich Zwischenhalte und Umsteigen. Die schnellste Verbindung geht oft über Umwege, d. h. über die mit Schnellzügen bedienten Hauptlinien.

³⁹ cf. Klassifikation der Bahnhöfe und Stationen der SBB. hg. von der Generaldirektion der SBB. Bern 1953. — Seit 1927 ist Olten übrigens als Bahnhofinspektion klassiert und dies ohne Berücksichtigung des zweiten Oltner Bahnhofes, Olten-Hammer, der als Güterbahnhof nicht unbedeutend ist.

⁴⁰ Wie sehr sich die Maßstäbe verändert und die Interessen der Bevölkerung auf andere Gebiete hingewandt haben, belegt die Geschichte des sog. Verbindungsgeleises, das die Basler- und die Zürcherlinie vor ihrer Einfahrt in

Kreuzung der bisher Olten durchziehenden Straßen Nr. 2 und 5 auf dem Gemeindegebiet vor mit Anschluß an die Lokalverkehrswege⁴¹.

Für Olten ungünstiger scheinen die Verhältnisse im Luftverkehr zu liegen. Dieser ist so wenig an die geographischen Unterlagen gebunden, daß die wirtschaftlichen und politischen Interessen beinahe allein maßgebend sind. Ob Olten bei einem allfälligen Ausbau des nationalen Luftverkehrs genügend Gewicht in die Waagschale zu werfen vermag, um auch hier eine Rolle spielen zu können, bezweifeln wir, zumal die meteorologischen Voraussetzungen eher ungünstig sind, da Olten oft im Nebel liegt.

D. Die Rohstoffbeschaffung und der Absatz der Produkte

Die Eignung einer Ortschaft als Standort für Industrien hängt nicht nur von den Verkehrsverhältnissen ab, sondern auch von den örtlichen Relationen zwischen Materiallagern und Konsumorten. Da die Schweiz den größten Teil der zur Verarbeitung gelangenden Rohstoffe einführen muß, erscheint die Binnenlage von Olten eigentlich eher ungünstig. Einzig für Importe, die bei Basel die Grenze passieren, weist Olten noch den Vorzug auf, daß relativ wenig doppelte Frachtkosten im Inland entstehen für verarbeitete Waren, die den gleichen Weg zurück gehen oder einen Umweg zu machen haben. Tabelle 2 zeigt nun, daß der gewichtsmäßige Anteil des Rheinverkehrs am gesamten schweizerischen Außenhandel — besonders seit dem Zweiten Weltkrieg — ziemlich groß ist.⁴²

den Bahnhof Olten miteinander verbindet, so daß Züge von Basel direkt, d. h. ohne den Bahnhof Olten zu passieren, nach Aarau (—Rotkreuz—Gotthard) fahren können. Während nämlich die Oltner sich bis vor rund dreißig Jahren dem Bau dieses Geleises immer wieder und mit Erfolg widersetzt haben in der Furcht, die Bedeutung ihres Bahnhofes werde dadurch erheblich geschmälert, und schließlich (1926) dem Bau nur unter der Bedingung zustimmten, daß dieses Geleise lediglich dem Güterverkehr diene, wurde von der kürzlichen (1951) Einführung eines Eilzuges Basel—Aarau—Arth-Goldau, der das Verbindungsgeleise nun auch für den Personenverkehr benützt, in Olten kaum Notiz genommen.

⁴¹ In jüngster Zeit sind jedoch im Zusammenhang mit den Diskussionen über die Autobahnen die beiden Juraübergänge der Wasserfalle und der Schafmatt neuerdings ins Blickfeld gerückt. Die Wasserfalle soll den Autoverkehr Basel—Bern übernehmen und konkurrenziert daher den oberen Hauenstein. Das Schafmattprojekt hingegen berührt Olten näher, weil es den Verkehr Basel—Luzern—Gotthard übernehmen und nach Aarau weiterleiten will. Bei Lostorf ist der Anschluß an die West—Ost-Autobahn geplant.

⁴² Eine Aufgliederung der Handelsstatistik nach Grenzübergängen existiert nicht, ebensowenig waren Angaben anderer Art erhältlich, die die Bedeutung der einzelnen Grenzübergänge hätten bestimmen lassen. Doch sind wir nicht völlig auf Schätzungen angewiesen, weil der Verkehr auf dem Rhein statistisch erfaßt wird. Somit ist ein Teil des bei Basel die Grenze passierenden Außenhandels bekannt.

Tab. 2⁴³

Jahr	Anteil des Basler Rheinverkehrs an den gesamten ein- und ausgeführten Gütermengen der Schweiz			Brennstoffe in % des Bergverkehrs		
	Bergverkehr in % der Einfuhr	Talverkehr in % der Ausfuhr	total Rheinverkehr in % des Außenhandels	fest	flüssig	total
1910	0,7	2,2	0,8	—	—	—
1931	13,1	12,3	13,0	35	12	47
1938	33,4	33,4	33,4	44	12	56
1947	23,0	19,0	22,8	30	20	50
1951	41,3	54,4	42,1	46	19	65
1953	41,4	38,1	41,1	36	22	58

Wenn man den Eisenbahngüterverkehr Basels mit berücksichtigt, so geht man kaum fehl, anzunehmen, daß — insbesondere in jüngster Zeit — über die Hälfte der Einfuhrmenge über Basel in die Schweiz kommt. Über die wertmäßige Gliederung der Einfuhr nach Grenzübergangsstellen fehlen nähere Angaben ebenfalls. Zweifellos würde sich aber zeigen, daß über Basel ein großer Teil der billigen Massengüter, wie Brennstoffe etc., welche hohe Frachtkosten nicht ertragen, eingeführt wird; besteht doch in den letzten Jahren gut die Hälfte des Bergverkehrs auf dem Rhein allein aus Brennstoffen.

Im übrigen hat unsere Untersuchung ergeben, daß die Oltner Betriebe, die den Rohstoffeinkauf im Ausland selbst besorgen, den überwiegenden Teil aus Nordwest- und Nordeuropa oder aus Übersee beziehen.⁴⁴

Was den Absatz der Produkte anbetrifft, so fällt der Export nicht stark ins Gewicht.⁴⁵ Für den Inlandabsatz aber scheint Olten sehr günstig zu sein. Daß es sowohl distanz-, wie auch verbindungsmäßig optimal liegt — wie oben aufgezeigt wurde —, ist umso bedeutungsvoller, als Olten selbst nicht genügenden Konsum für einen größeren Betrieb verspricht. Aber betrachten wir einmal die ganze Region im Umkreis von zirka 70 Kilometer (Abb. 1): Olten liegt ungefähr in der Mitte zwischen Zürich, Basel, Bern, Biel und Luzern und vor allem im Schnittpunkt ihrer Verbindungen. Diese Städte bilden mit ihrer weiteren Umgebung das Gebiet, auf welches sich der Absatz der Oltner Industrie zur Hauptsache verteilt. Es umfaßt ungefähr die Kantone Solothurn, Aargau, Bern, Basel (Stadt und Land), Luzern, Zürich und Zug, die

⁴³ Zusammengestellt nach den Tabellen im Statistischen Jahrbuch der Schweiz 1952. S. 156f. u. 230. — Die moderne Schifffahrt auf dem Rhein wurde um die Jahrhundertwende aufgenommen. Ihr gewaltiger Aufschwung gibt einen Begriff davon, wie sehr Olten von der Schiffbarmachung der Aare profitieren könnte.

⁴⁴ Die Standortsprobleme, die eine auf ausländische Rohstoffe angewiesene Industrie zu lösen hat, und wie sie im konkreten Fall der Metallwerke Dornach gelöst wurden, legt Schwab (a. a. O. S. 204ff.) ausführlich dar.

⁴⁵ cf. Tab. 23, S. 62.

eine Fläche von rund 13 000 km² (31,5 % der Schweiz) bedecken. Seine wirtschaftliche Bedeutung geht aus Tabelle 3 hervor.

Tab. 3⁴⁶

Bevölkerung, Fabrikarbeiter und -betriebe in den Kantonen Solothurn, Aargau, Bern, Basel, Luzern, Zürich und Zug

Jahr	Einwohner		Fabrikarbeiter		Fabrikbetriebe	
	absolut	in % Schweiz	absolut	in % Schweiz	absolut	in % Schweiz
1888	1 447 142	49,6	94 505	59,2	—	—
1900	1 680 065	50,7	.	.	.	.
1901	.	.	144 706	59,7	—	—
1929	.	.	257 280	62,9	4697	55,2
1930	2 181 679	53,7	.	.	.	.
1949	.	.	313 916	63,1	6613	57,2
1950	2 619 770	55,6	.	.	.	.

Es zeigt sich also, daß Olten im Mittelpunkt einer stark bevölkerten und industriereichen Region gelegen ist, die sowohl für die Konsumgüterindustrie, die sich in erster Linie auf Großstädte und dicht besiedelte Gegenden stützt, als auch für die Kapitalgüterindustrie, der eine stark industrialisierte Gegend am meisten Absatz verspricht, günstige Entwicklungsmöglichkeiten bietet.

Diese Darlegungen über die Lage von Olten in bezug auf die Rohstofflager und in bezug auf die räumliche Verteilung der Verbraucher führen zum Schluß, daß Olten als Standort für Industrien, und zwar vorwiegend für solche mit inländischer Kundschaft, sehr günstig ist.

Hier muß jedoch noch auf zwei Faktoren aufmerksam gemacht werden, die das aus der bisherigen Darstellung gewonnene Bild von Olten als Eignung als Industriestandort verändern, nämlich auf die Tarifgestaltung und auf die Einheitspreise. Die Rolle der Frachttarife der Bahnen wird später erörtert.⁴⁷ Die Wirkung der Einheitspreise, die für eine Ware im ganzen Lande ohne Rücksicht auf die jeweiligen Transportkosten erhoben werden, ist nivellierend und deshalb zu Ungunsten von Olten in denjenigen Fällen, wo die Transportkosten nicht oder nur im generellen Anteil vom Betrieb in Olten bezahlt werden. Wenn aber dieser Betrieb die Transportkosten gesamthaft zu tragen hat, kommt der dargestellte Vorteil von Olten voll zur Geltung.

Endlich sei davor gewarnt, das Standortproblem als reines Transportkostenproblem zu betrachten. Neben diesem haben noch zahlreiche andere Faktoren wesentliche Bedeutung.

⁴⁶ Eidg. Volkszählungen 1888, 1900, 1930 und 1950. Eidg. Fabrikzählungen 1888, 1901, 1929 und 1949. Stat. Quellenw. 227 und 230; Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1951. S. 143.

⁴⁷ cf. S. 58ff.

E. Das Wirtschaftsgebiet

Zur Frage übergehend, welche Bedeutung die nähere Umgebung für Olten besitzt, sei vorerst betont, daß die vorliegende Arbeit sich auf das eigentliche Stadtgebiet, d. h. die Gemeinde Olten beschränkt.⁴⁸

Unter Wirtschaftsgebiet versteht man entweder das Gebiet innerhalb eines Kreises um den Schwerpunkt der Ansiedlung, wobei die Begrenzung dort gegeben ist, wo aus einer Vergrößerung des Radius kein wesentlicher Bevölkerungszuwachs mehr resultiert; oder dann versteht man darunter jenes Gebiet, aus welchem mehr als die Hälfte der Pendler im Zentrum beschäftigt sind.⁴⁹ Aus der skizzierten geographischen Lage ergibt sich sofort, daß für Olten zur Bestimmung seines Wirtschaftsgebietes nur die zweite Methode anzuwenden ist. Was die Pendelwanderung als solche anbetrifft, so sei auf das nächste Kapitel verwiesen.⁵⁰ Hier beschäftigen wir uns lediglich mit der Darstellung der Ergebnisse bei der Untersuchung des Wirtschaftsgebietes von Olten. Dieses ist für unsere Arbeit insofern interessant, als es einen Begriff von der Wirtschaftskraft gibt, die in der Umgebung vorhanden ist, und zwar im Sinne einer Erhöhung sowohl der Arbeitskraft, als auch der Konsumfähigkeit. Ist doch das Wirtschaftsgebiet nichts anderes als das ökonomische Gegenstück zum geographischen Begriff «Umgebung».

Im Jahre 1930⁵¹ gehören zum Wirtschaftsgebiet von Olten, das wir auch «Haupt-Pendlereinzugsgebiet» nennen, folgende 13 Gemeinden, die mehr als die Hälfte ihrer Wegpendler nach Olten schicken:

Tab. 4⁵² Das Wirtschaftsgebiet von Olten 1930

Wohnort	53	total Berufs- tätige	total Weg- pendler	davon pendeln nach Olten in % der		
				abs.	Wegpendler	Berufstätigen
Starrkirch-Wil	w	300	203	187	92,1	62,3
Wangen b. Olten	a	825	403	362	89,8	43,9
Winznau	w	312	204	176	86,3	56,4
Trimbach	w	1595	938	797	85,0	50,0
Boningen	—	135	45	31	68,8	23,0
Hägendorf	w	805	412	282	68,4	35,0
Rickenbach	w	155	105	71	67,6	45,8
Kappel	w	301	171	114	66,7	37,9
Dulliken	w	599	396	255	63,9	42,2
Gunzgen	w	223	115	70	60,9	31,4
Läufelfingen	—	420	101	61	60,4	14,5
Hauenstein-Ifenthal	—	149	39	23	59,0	15,4
Aarburg	a	1269	454	250	55,1	19,7
Total		7088	3586	2677	74,7	37,7

⁴⁸ cf. S. 46.

⁴⁹ Mayer, Dr. Hans Wilh.: München und Stuttgart als Industriestandorte. Stuttgart 1937. S. 25ff. — s. auch Annaheim, H.: Die Raumgliederung des Hinter-

Von diesen 7088 Berufstätigen arbeiten

49 % in der Wohngemeinde selbst,

38 % in Olten,

4 % in andern Gemeinden des Oltners Wirtschaftsgebietes und

9 % außerhalb dieses Gebietes.

Olten erhält aus dem Wirtschaftsgebiet 61 % seiner Zupendler.

Alle jene Gemeinden, die wohl den größten Teil, aber doch weniger als 50 % ihrer Wegpendler nach Olten schicken, fassen wir zu einem weitem Einzugsgebiet zusammen, das wir «Neben-Pendlereinzugsgebiet» nennen wollen. Im Jahre 1930 umfaßt dieses 11 Gemeinden mit 4331 Berufstätigen, von denen 1835 nicht am Wohnort arbeiten, also wegpendeln. Von diesen wiederum gehen 628 oder 34,2 % nach Olten (14,5 % der Berufstätigen). Aus dem Neben-Pendlereinzugsgebiet erhält Olten 14 % seiner Zupendler.

Die restlichen 25 % von Oltens Zupendlern (1092 Personen) rekrutieren sich aus 103 weitem Gemeinden, wovon 40 nur je einen Zupendler aufweisen.

Im Jahre 1941 setzt sich das Wirtschaftsgebiet nur noch aus 11 Gemeinden zusammen. Während drei Gemeinden (Gunzgen, Läufelingen und Aarburg) ins Neben-Pendlereinzugsgebiet abgesunken sind, hat eine Gemeinde (Wisen) die Limite von 50 % überschritten.

Tab. 5⁵² Das Wirtschaftsgebiet von Olten 1941

Wohnort	53	total	total	davon pendeln nach Olten	
		Berufs- tätige	Weg- pendler	abs.	in % der Wegpendler Berufstätigen
Wangen b. O.	a	937	419	363	86,6 38,7
Trimbach	w	1872	1131	937	82,8 50,1
Winznau	w	378	271	214	79,0 56,6
Hauenstein-Ifenthal	—	147	30	23	76,7 15,6
Starrkirch-Wil	w	391	260	189	72,7 48,3
Hägendorf	w	888	462	313	67,7 35,2
Dulliken	a	844	368	240	65,2 28,4
Wisen	—	133	37	24	64,9 18,0
Rickenbach	w	183	121	75	62,0 41,0
Kappel	w	336	186	105	56,5 31,3
Boningen	—	147	57	32	56,1 21,8
Total		6256	3342	2515	75,3 40,2

landes von Basel. (In «Wirtschaft und Verwaltung» 1950, 3. Heft, S. 85—122. Hg. vom Statistischen Amt des Kantons Basel-Stadt. Basel 1951.), wo auf verschiedenen Karten auch das Gebiet von Olten zur Darstellung kommt, das zum sog. fernen Hinterland des zentralen Ortes Basel gehört.

⁵⁰ cf. S. 32ff.

⁵¹ Da die Unterlagen fehlen, ist eine Ausdehnung der Untersuchung auf frühere Volkszählungen unmöglich.

⁵² Zusammengestellt nach Manuskripttabellen des Eidgenössischen Stati-

Die prozentuale Verteilung dieser 6256 Berufstätigen auf den Arbeitsort sieht folgendermaßen aus:

47 % arbeiten im Wohnort,

40 % in Olten,

8 % in andern Gemeinden des Oltner Wirtschaftsgebietes und

5 % außerhalb dieses Gebietes.

53 % aller Zupendler von Olten stammen aus diesem Gebiet.

Wiederum bilden 11 Gemeinden das Neben-Pendlereinzugsgebiet, von denen allerdings nur sieben 1930 schon zu diesem Gebiet zählten. In diesen 11 Gemeinden wohnen 4888 Berufstätige. Von diesen sind 2112 Wegpendler, darunter 930 oder 44 %, die nach Olten pendeln (19 % der Berufstätigen), was 20 % aller Zupendler von Olten ausmacht.

Aus weitem 120 Gemeinden kommen die übrigen 1277 Zupendler (27 %) zur Arbeit nach Olten. Dabei sind 45 Gemeinden mit nur je einem Zupendler vertreten.

Im Jahre 1950 umfaßt das Wirtschaftsgebiet 12 Gemeinden, und zwar wie schon 1941 nur solothurnische Gemeinden. Wisen schickt nun den größten Teil seiner Wegpendler nach Läfelfingen und ist aus den beiden Oltner Einzugsgebieten ausgeschieden. Dagegen hat sich Lostorf noch enger an Olten angelehnt, und Gunzgen gehört wiederum (wie schon 1930) dem Haupt-Pendlereinzugsgebiet an.

Tab. 6⁵² Das Wirtschaftsgebiet von Olten 1950

Wohnort	53	total Berufs- tätige	total Weg- pendler	davon pendeln nach Olten in % der		
				abs.	Wegpendler	Berufstätigen
Wangen b. O.	w	1060	562	484	86,1	45,6
Trimbach	w	2031	1265	1039	82,1	51,2
Winznau	w	406	295	241	81,7	59,4
Starrkirch-Wil	w	355	254	183	72,1	51,6
Hägendorf	w	925	489	342	70,0	37,0
Dulliken	a	877	345	238	69,0	27,1
Kappel	w	366	230	150	65,2	41,0
Boningen	—	170	75	46	61,3	27,1
Lostorf	w	641	380	223	58,7	34,8
Rickenbach	w	206	157	90	57,3	43,7
Hauenstein-Ifenthal	—	151	51	29	56,9	19,2
Gunzgen	w	250	137	70	51,1	28,0
Total		7438	4240	3135	73,9	42,1

stischen Amtes, in die wir im Volkszählungsbüro in Bern Einsicht nehmen konnten.

⁵³ Es bedeuten: a = Arbeitsgemeinde (Gemeinde mit mehr Zu- als Wegpendlern); w = Wohngemeinde (Gemeinde, in der mehr als 50 % der Berufstätigen wegpndeln); — = weder Arbeits-, noch Wohngemeinde. cf. S. 28.

Die 7438 Berufstätigen des Wirtschaftsgebietes finden ihre Beschäftigung zu

43 % am Wohnort selbst,

42 % in Olten,

8 % in andern Gemeinden des Oltners Wirtschaftsgebietes und

7 % außerhalb dieses Gebietes.

Das Haupt-Pendlereinzugsgebiet stellt 55 % aller Zupendler von Olten.

Die Solothurner Zahl scheint sich auch in Olten bemerkbar zu machen; denn zum dritten Mal sind es 11 Gemeinden, aus denen sich das Neben-Pendlereinzugsgebiet zusammensetzt. Doch sind anstelle von Lostorf und Gunzgen, die 1950 zum Wirtschaftsgebiet gehören, Obergösgen und Rünenberg getreten. Von den 5088 Berufstätigen dieser 11 Gemeinden arbeiten 2324 auswärts, von denen 964 oder 41,5 % in Olten beschäftigt werden (19 % der Berufstätigen). 17 % aller Zupendler von Olten stammen aus dem Neben-Pendlereinzugsgebiet.

Aus nicht weniger als 150 weiteren Gemeinden pendeln die restlichen 28 % (1637 Zupendler) nach Olten. 58 dieser Gemeinden ordnen allerdings nur je einen Zupendler nach Olten ab.

Die drei Abbildungen (2a, 2b und 2c) veranschaulichen das Wirtschaftsgebiet und das vorgelagerte Neben-Pendlereinzugsgebiet von Olten und zeigen eindrucklich die eingeeengten Verhältnisse. Im Süden sind es die Einzugsgebiete von Zofingen und Murgenthal-Langenthal, im Osten dasjenige von Schönenwerd-Aarau, welche die Oltners Pendlereinzugsgebiete eindämmen. Im Norden dagegen ist es vielmehr die Jura-kette, welche die Pendelwanderung nur in den Gebieten der Bahnlinien in größerem Ausmaß erlaubt. Einzig im Westen vermag sich das Oltners Einzugsgebiet Raum zu schaffen. Aus den eingetragenen Zahlen (Anzahl Zupendler nach Olten) geht die große Bedeutung derjenigen Gemeinden hervor, die zu den benachbarten Einzugsgebieten zählen. Rund ein Viertel aller Zupendler stammt ja nicht aus den eigentlichen Einzugsgebieten von Olten.

Anhand dieser drei Momentbilder von 1930, 1941 und 1950 lassen sich einige interessante Entwicklungstendenzen erkennen: Während im Westen keine wichtigen Veränderungen zu verzeichnen sind, scheint sich im Süden die Konkurrenz der Einzugsgebiete von Murgenthal-Langenthal und von Zofingen zu verstärken. Jedenfalls sind Wolfwil und Rothrist aus dem Neben-Pendlereinzugsgebiet ausgeschieden, und Aarburg gehört nicht mehr zum Wirtschaftsgebiet. Hingegen macht sich der Einfluß von Olten im Niederamt stärker geltend, ist doch Lostorf sukzessive ins Wirtschaftsgebiet und Obergösgen ins Neben-Pendlereinzugsgebiet aufgestiegen. Es erstaunt dies umsomehr, als die Bedeutung des Einzugsgebietes von Schönenwerd-Aarau nicht etwa zurückgegangen ist, sondern sich über das ganze Oltners Wirtschaftsgebiet hinweg bis weit ins Gäu hinauf erstreckt. Wieder anders liegen die Verhältnisse im Norden, wo das Oltners Wirtschaftsgebiet allmählich eingeeengt wird, das Neben-Pendlereinzugsgebiet sich dagegen eher ausdehnt. Wir haben aller-

dings diese kleinen Juragemeinden nur mit Bedenken ins Neben-Pendlereinzugsgebiet von Olten aufgenommen. Doch da sie die gestellten Bedingungen erfüllen, bestand keine andere Möglichkeit. Zu dieser nicht restlos befriedigenden Situation konnte es kommen, weil diese vorwiegend landwirtschaftlich orientierten Juragemeinden nur wenige Pendler beherbergen und eigentlich das «Niemandsländ» zwischen den Einzugsgebieten von Olten und denjenigen von Basel und den Baselbieter Industriegemeinden bilden.

Nun ist aber immerhin darauf hinzuweisen, daß sowohl der Aufteilung auf Gemeinden — besonders wo nur ein einziger Zupendler zu verzeichnen ist — wie auch der Einteilung in Einzugsgebiete etwas Zufälliges anhaftet, da die zugrundeliegende Volkszählung nur ein Momentbild zu geben vermag. Man tut also gut daran, nicht allzu sehr Einzelheiten in die Betrachtung einzubeziehen.

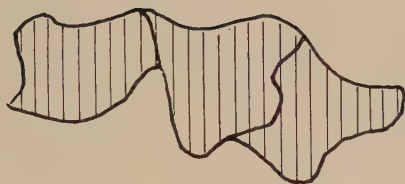
Doch trotz dieser Einschränkung darf festgestellt werden, daß sich die Grenzen des überhaupt möglichen Einzugsgebietes insbesondere den Bahnlinien entlang reichlich weit erstrecken: 1930 kommen 5 Zupendler aus 3 Gemeinden (Seuzach, Zollikon, Bern), die mehr als 50 km — in der Luftlinie gemessen — von Olten entfernt liegen. 1941 sind die beiden äußersten Wohnorte (Zürich und Pieterlen) in einer Entfernung von 45 bis 50 km in der Luftlinie zu finden. Sie weisen ebenfalls 5 Zupendler auf. 1950 haben sich die Grenzen des Einzugsgebietes wieder ein wenig erweitert, 6 Wohnorte liegen nämlich in mehr als 50 km Entfernung von Olten (Bern, Biel, Scheuren, Küssnacht am Rigi, Thalwil, Küssnacht ZH), aus denen insgesamt 10 Personen nach Olten zur Arbeit kommen.

Unter den Gemeinden der beiden Oltnrer Pendlereinzugsgebiete treten zwei Typen hervor: die Wohngemeinden und die Arbeitsgemeinden.⁵⁴ Zum ersteren Typ zählen jeweils: Trimbach, Winznau, Starrkirch-Wil, Hägendorf, Rickenbach, Kappel, Lostorf, Oberbuchsiten und Obergösgen, daneben nur 1930: Dulliken, nur 1930 und 1950: Gunzgen, erst 1941 und 1950: Egerkingen und Härkingen und erst seit 1950: Wangen und Neuen-dorf. Das Merkmal dieser Wohngemeinden liegt darin, daß mehr als die Hälfte der Berufstätigen außerhalb der Gemeinde arbeitet. Eine Arbeits-gemeinde liegt dann vor, wenn die Zahl der Zupendler größer ist als die der Wegpendler. Zu diesem Typus gehören 1930 und 1941: Wangen und Aarburg, 1941 und 1950: Dulliken und Niederbuchsiten. Sie sind natürlich bis zu einem gewissen Grade Konkurrenten von Olten auf dem Arbeitsmarkt der Pendelwanderer; doch ihre Aufnahmefähigkeit ist nicht so erheblich, daß sie in der Lage wären, sich ein eigenes Wirtschafts-gebiet zu schaffen. Die übrigen Gemeinden, die keinem dieser beiden Typen angehören, besitzen vorwiegend landwirtschaftlichen Charakter.

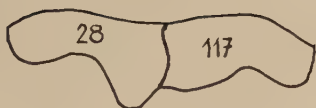
⁵⁴ Bei Carol (Begleittext zur Wirtschaftsgeographischen Karte der Schweiz. «Geographica Helvetica», 1. Jg. 1946. S. 200f.) findet sich die gleiche Unterscheidung, aber mit einer andern Einteilung.

Das Wirtschaftsgebiet von Olten und die Wohnorte der in Olten beschäftigten Pendler

Legende zu den nachstehenden Abb. 2a, 2b und 2c



Wirtschaftsgebiet von Olten
(Haupt-Pendlereinzugsgebiet)



Neben-Pendlereinzugsgebiet von Olten



Einzugsgebiet von ...

_____	in dieser Gemeinde wohnen 1 bis 9	} in Olten beschäftigte Pendler
_____ 17	in dieser Gemeinde wohnen 17	

Die Karte ist ein Ausschnitt aus dem Blatt I der Provisorischen Generalkarte der Schweiz (Eidg. Landestopographie Bern 1952) im Maßstab 1:200 000

Reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 25. 7. 1956



Abb. 2b



Abb. 2c

Die Bevölkerung

Ungeachtet der Wechselbeziehungen, welche Bevölkerungsentwicklung und Ansiedlung von Industrie aufeinander ausüben, wollen wir uns zunächst lediglich ein Bild machen von den vorliegenden Verhältnissen, wie sie Volkszählung, Fabrikstatistik und Betriebszählung vermitteln. Dabei folgen wir dem logischen Zusammenhang der verschiedenen Zählungsarten: Berufstätige Wohnbevölkerung plus Pendelwanderungsgewinn ergibt Arbeitsbevölkerung.

A. Die Wohnbevölkerung

1. Die Wohnbevölkerung im gesamten

Wohl das auffallendste Merkmal der Bevölkerungsentwicklung von Olten ist die enorme Zunahme in den letzten hundert Jahren. Während 1850 309 Gemeinden mehr Einwohner zählten als Olten, sind im Jahre 1950 nur noch 18 Gemeinden größer als Olten. Dieser Zuwachs kommt am besten zum Ausdruck, wenn man die prozentuale Zunahme seit 1850 untersucht. In der ganzen Schweiz weisen folgende Gemeinden eine Zunahme von mehr als 800 % seit 1850 auf:

Tab. 7¹

Gemeinde	Einwohner		Zunahme in %
	1850	1950	
Arosa	56	2 600	4542,9
Renens	362	5 698	1474,0
Prilly	309	3 992	1191,9
St. Moritz	228	2 558	1021,9
Arbon ²	927	9 485	923,2
Leyzin	415	4 242	922,2
Olten	1 634	16 485	908,9
Gerlafingen	381	3 774	890,6
Zürich ³	41 585	390 020	837,9
Zuchwil	435	3 970	812,6

Von den sechs Gemeinden, die einen größeren prozentualen Zuwachs als Olten verzeichnen, verdanken drei, nämlich Arosa, St. Moritz und Leyzin, diesen Aufschwung ihrer Entwicklung zum Kurort. Ihre Ein-

¹ Stat. Quellenw. 230.

² Munizipalgemeinde.

³ inkl. Eingemeindungen.

wohnerzahlen sind ziemlich großen Fluktuationen unterworfen. Renens, Prilly und Olten, sowie Gerlafingen, Zürich und Zuchwil zeigen eine regelmäßige und konstante Bevölkerungszunahme, die auf eine stetige wirtschaftliche Entwicklung (Industrialisierung) schließen läßt. Prilly dürfte allerdings eher als Vororts- und Wohngemeinde von Lausanne angesehen werden. Die Industriegemeinde Arbon zeigt dagegen erstaunlicherweise von 1910 bis 1941 eine Bevölkerungsabnahme.

Für Olten sei festgehalten, daß es in bezug auf die Bevölkerungszunahme seit 1850 an siebenter Stelle aller schweizerischen Gemeinden steht.

Die Wohnbevölkerung von Olten hat sich von Volkszählung zu Volkszählung ständig erhöht. Die jährliche Zuwachsquote steigt im 19. Jahrhundert ziemlich konstant und erreicht im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts ihr Maximum. Seither ist die Jahresquote fortwährend kleiner geworden. Sie dürfte aber in der laufenden Zählperiode wieder steigen, besonders wenn die Knappheit an Wohnraum behoben sein wird.⁴ Die genaue Entwicklung wird von Tabelle 8 erläutert.

Tab. 8⁵ Die Wohnbevölkerung von Olten

Jahr	Einwohner	Jährliche Zuwachsquote
1806	1 034	15,1
1833	1 443	11,2
1850	1 634	66,7
1860	2 301	62,4
1870	2 925	100,1
1880	3 926	121,6
1888	4 899	172,5
1900	6 969	236,8
1910	9 337	216,7
1920	11 504	198,0
1930	13 484	163,9
1941	15 287	133,1
1950	16 485	

⁴ Der rechnungsmäßige Stand der Bevölkerung auf 1. 1. 1956 beträgt 18 110 Personen; also eine Zunahme von 1625 Personen innert etwas mehr als fünf Jahren, was einer jährlichen Zuwachsquote von rund 320 entspricht.

⁵ 1806 und 1833: Strohmeier: a. a. O. S. 71; 1850 bis 1950: Stat. Quellenw. 230. — Im Jahre 1739 betrug die Einwohnerschaft von Olten 846 Personen. Sie setzte sich zusammen aus 354 Vätern und Müttern, 15 Geschwistern (=ledigen Erwachsenen), 367 Kindern und 110 Knechten und Mägden. In den Siedlungen Ruppeldingen, im Höfli und Ruttigen, die zum Oltner Gemeindebann gehören, wohnten weitere 42 Personen. Nach Kocher, Dr. A.: Eine Volkszählung vom Jahre 1739. In den «Oltner Geschichtsblättern» 8. Jg. Nr. 1, 1954.

2. Die Berufstätigen und die Erwerbenden

Für unsere Arbeit ist der Anteil der Erwerbenden an der Gesamtbevölkerung und die Bedeutung der einzelnen Erwerbszweige besonders interessant. Da aber die Erhebung und die Auswertung den jeweiligen Bedürfnissen und momentanen Verhältnissen angepaßt wurden, variieren die Grundlagen von Zählung zu Zählung. Die vergleichende Zusammenstellung stößt deshalb auf gewisse Schwierigkeiten. Auch wurden nicht immer alle Angaben veröffentlicht. Andererseits scheint uns die Anpassung der Einteilung der Erwerbszweige an die jeweilige Situation für unsern Vergleich gerade günstig. Tabelle 9 gibt neben der absoluten Zahl der in den einzelnen Erwerbszweigen Tätigen auch ihren Promilleanteil an der gesamten Wohnbevölkerung wieder.

Tab. 9⁶ Die Erwerbenden nach Erwerbszweigen

Jahr	Landwirtschaft		Industrie und Handwerk		Handel, Gastgewerbe und Verkehr		übrige Erwerbszweige		total Berufstätige		Rentner, Pensionierte und unbek. Erwerb		total Erwerbende		total Einwohner (=1000 ‰)
	‰		‰		‰		‰		‰		‰		‰		‰
1910	133	14	1837	197	1639	176	238	25	3847	412	—	—	—	—	9 337
1920	69	6	2801	243	1726	150	ca. 36		ca. 435		ca. 35		5405	470	11 504
1930	59	4	3166	235	2100	156	1012	75	6337	470	606	45	6943	515	13 484
1941	66	4	3602	236	2205	144	1285	84	7158	468	863	57	8021	525	15 287
1950	48	3	3864	234	2522	153	1272	77	7706	467	785	48	8491	515	16 485

Die Landwirtschaft ist nur noch spärlich vertreten. Ihr Anteil geht immer mehr zurück, weil ihr Lebensraum sich auf die wenigen, noch nicht überbauten und die nicht überbaubaren Teile des Kulturlandes im Oltner Gemeindebann beschränkt.

Die Erwerbsklasse Industrie und Handwerk umfaßt seit 1930 genau die Hälfte der Berufstätigen. Ihr Anteil blieb in den letzten zwei Jahrzehnten konstant, während vorher von 1910 bis 1920 ein beachtlicher Anstieg zu verzeichnen ist, der sehr wahrscheinlich die letzte Phase einer Entwicklung darstellt, die in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts begonnen haben dürfte.⁷

Zur Erwerbsklasse Handel, Gastgewerbe und Verkehr gehört ungefähr ein Drittel der Berufstätigen.

Vergleicht man die Aufteilung der Berufstätigen nach Erwerbsklassen in Olten mit derjenigen im Kanton Solothurn und in der Schweiz,

⁶ 1910: Schweizerische Statistik, 212. Lieferung; 1920: Eidg. Volkszählung, kantonsweise Ergebnisse, Heft 6; 1930: Stat. Quellenw. 54; 1941: Stat. Quellenw. 145; 1950: Stat. Quellenw. 254 und Angaben des Volkszählungsbüros. — Vor 1910 wurden die Ergebnisse nicht gemeindeweise veröffentlicht.

⁷ Leider fehlen die Quellen, um diese Vermutung zu belegen. Ebensowenig ist es möglich, die Zahlen für Industrie und Handwerk getrennt darzustellen, was aber nicht so empfindlich ist, weil die Zahlen der Fabrikstatistik hier in die Lücke treten.

so fällt sofort die sehr starke Vertretung von Handel, Gastgewerbe und Verkehr in Olten auf, welche Klasse im Kanton keinen Sechstel und in der Schweiz keinen Fünftel der Berufstätigen ausmacht. Hingegen bleiben die Anteile der Landwirtschaft und von Industrie und Handwerk hinter dem kantonalen Durchschnitt zurück. Aus dieser Gegenüberstellung läßt sich auf die Struktur der Oltnen Wirtschaft schließen:

Olten ist nicht lediglich ein Industrieort; Handel und Verkehr erreichen einen Umfang, der Olten ein besonderes Gepräge verleiht.

Eine ähnliche Entwicklung wie bei den Berufstätigen in Industrie und Handwerk ist bei den Berufstätigen insgesamt zu beobachten. Auch hier geht die Zunahme parallel zu derjenigen der Einwohnerschaft. Das Verhältnis «Berufstätige zu Einwohner» schwankt seit 1930 nur um einige Promille und bewegt sich ungefähr in derselben Höhe wie der kantonale und der eidgenössische Durchschnitt (knapp 47 %). Es bleibt aber beträchtlich hinter demjenigen von z. B. Grenchen (55 %) oder Schönenwerd (51 %) zurück.

Die Zahl der Erwerbenden im ganzen hingegen hat bis zur letzten Zählung stärker zugenommen als die Einwohnerzahl, was auf die in dieser Zeit allgemein festzustellende Überalterung der Bevölkerung zurückzuführen ist und seinen Niederschlag im Anwachsen der Klasse der Rentner und Pensionierten gefunden hat. Der relative Anteil dieser Erwerbsklasse ist übrigens in Olten doppelt so groß wie im ganzen Kanton; eine Erscheinung, die zweifellos mit den vielen Staatsbetrieben in Olten zusammenhängt. Sie hat sich allerdings seit den 40er Jahren leicht zurückgebildet.

Zum Altersaufbau der Bevölkerung bleibt neben der schon erwähnten Überalterung, die bis zum zweiten Weltkrieg ein Kennzeichen der schweizerischen Bevölkerungsstruktur war, festzuhalten, daß in Olten die beiden Altersklassen der 20 bis 64jährigen und der über 64jährigen stärker als im kantonalen Durchschnitt vertreten sind auf Kosten der Altersklasse der 0 bis 19jährigen.

B. Die Pendelwanderung

Für die Frage des Industriestandortes ist die Zahl der Arbeitskräfte ebenso wichtig wie die der reinen Wohnbevölkerung. Da aber aus einer ganzen Reihe von Gründen der Arbeiter es vorziehen kann — oder dazu gezwungen wird —, in einer andern als der Arbeitsgemeinde zu wohnen, entsteht die sog. Pendelwanderung, d. h. ein tägliches Verlassen des Wohnortes zum Zwecke der Arbeitsaufnahme an einem andern Ort. Durch diese täglichen Bewegungen wird das Arbeitsangebot, das auf Grund der Wohnbevölkerung zu erwarten wäre, verändert und zwar erhöht in den Arbeitsgemeinden (mehr Zu- als Wegpendler) und verkleinert in den übrigen Gemeinden.

Erhebungen über das Ausmaß der Pendelwanderung wurden mit den Volkszählungen von 1910, 1930, 1941 und 1950 durchgeführt. Tabelle 10 zeigt ihr Resultat für Olten.

Tab. 10⁸ Die Pendelwanderung von Olten

Jahr	Wegpendler			Zupendler			Pendlergewinn		
	m.	w.	total	m.	w.	total	m.	w.	total
1910	57	47	104	2537	511	3048	2480	464	2944
1930	276	199	475	3726	671	4397	3450	472	3922
1941	443	257	700	3751	971	4722	3308	714	4022
1950	605	358	963	4575	1161	5736	3970	803	4773

Aus Tabelle 10 ergeben sich zwei Merkmale als besonders augenfällige: einmal das namhafte Überwiegen der Zupendler über die Wegpendler⁹ und zum andern der bescheidene Anteil an weiblichen Zu-

⁸ 1910: Schweizerische Statistische Mitteilungen. 1. Jg. 1919; 1930 und 1941: Manuskripttabellen des Volkszählungsbüros; 1950: Stat. Quellenw. 281.

⁹ Eine zahlenmäßige Darstellung der Wegpendler von Olten ist u. W. bisher nirgends veröffentlicht worden. Wir führen sie deshalb als Anmerkung an, da es im Zusammenhang mit unserer Arbeit zwar nicht als wesensnotwendig, aber doch als wissenswert erscheint.

Die Arbeitskantone der Wegpendler von Olten

Kt.	männlich			weiblich			total			nach . . . Gem.		
	1930	1941	1950	1930	1941	1950	1930	1941	1950	1930	1941	1950
SO	141	227	313	129	145	211	270	372	524	18	18	24
AG	88	155	182	59	93	109	147	248	291	14	14	19
BS	12	12	38	6	6	14	18	18	52	1	1	1
BE	6	15	27	4	3	4	10	18	31	6	6	12
ZH	16	13	18	0	3	11	16	16	29	3	2	1
BL	10	16	20	1	5	7	11	21	27	6	6	12
LU	3	5	7	0	2	2	3	7	9	2	5	4
Total	276	443	605	199	257	358	475	700	963	50	52	73

Die hauptsächlichsten Arbeitsgemeinden der Wegpendler von Olten

Gemeinde	männlich			weiblich			total		
	1930	1941	1950	1930	1941	1950	1930	1941	1950
Dulliken	2	52	112	3	34	22	5	86	134
Trimbach	41	36	62	9	17	48	50	53	110
Zofingen	26	58	52	15	46	49	41	104	101
Schönenwerd	59	54	51	91	44	49	150	98	100
Wangen b. O.	5	23	24	23	45	73	28	68	97
Aarau	20	31	32	11	10	26	31	41	58
Basel	12	12	38	6	6	14	18	18	52
Aarburg	15	22	25	22	18	13	37	40	38
Oftringen	3	10	18	5	10	11	8	20	29
Baden	9	17	29	0	0	0	9	17	29
Zürich	14	12	18	0	3	11	14	15	29
Solothurn	3	15	16	1	0	3	4	15	19
Total	209	342	477	186	233	319	395	575	796

Nach diesen 12 Gemeinden gehen 1930 76 % / 1941 77 % / 1950 79 % der männlichen und 93 % / 91 % / 89 % der weiblichen oder 83 % / 82 % / 83 % aller Wegpendler. Der Rest (17 % / 18 % / 17 %) geht nach den übrigen 38 / 40 / 61 Gemeinden, von denen 21 / 21 / 31 nur einen Wegpendler beschäftigen.

pendlern. Während das erste Olten als typische Arbeitsgemeinde kennzeichnet, legt das zweite die Annahme nahe, die Oltnr Betriebe beschäftigten vorwiegend Arbeiter und nur in geringem Maße weibliche Arbeitskräfte. Diese Tatsache wird uns später in anderem Zusammenhang interessieren¹⁰.

Leider ist es nicht möglich, Angaben über die berufliche Gliederung der Zu- und Wegpendler zu erhalten. Wir glauben aber kaum fehl zu gehen, wenn wir annehmen, daß sich der Hauptharst der Zupendler aus Arbeitern rekrutiert, wohingegen bei den Wegpendlern das Element der Angestellten und des kaufmännischen und technischen Personals vorwiegen dürfte.¹¹ Neben persönlichen Wahrnehmungen bestärkt uns in dieser Auffassung die Überlegung, daß einerseits ein städtisches Gemeinwesen eher einen Überschuß an leitendem Personal als an Arbeitern hervorbringen und auch auf diese Kategorie anziehender wirken wird, und daß anderseits die höheren Lebenskosten in der Stadt den Arbeiter viel rascher veranlassen, sich in der Umgebung niederzulassen.

Ein Überblick über die Herkunft der in Olten beschäftigten Zupendler soll den Abschnitt abrunden.¹² Tabelle 11 zeigt, aus welchen Kantonen sie stammen.

Tab. 11¹³ Die Wohnkantone der Zupendler von Olten

Wohn- kanton	männlich			weiblich			total			aus . . . Gemeinden		
	1930	1941	1950	1930	1941	1950	1930	1941	1950	1930	1941	1950
SO	2638	2735	3370	573	806	931	3211	3541	4301	43	44	47
AG	724	662	753	58	93	156	782	755	909	27	33	44
BL	189	170	160	29	54	31	218	224	191	26	31	27
BE	74	77	127	5	10	24	79	87	151	14	23	31
LU	91	97	132	5	8	16	96	105	148	12	9	18
BS	3	6	17	1	0	3	4	6	20	1	1	2
ZH	7	4	15	0	0	0	7	4	15	4	1	3
SZ	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1
T.	3726	3751	4575	671	971	1161	4397	4722	5736	127	142	173

Der Kanton Solothurn stellt das Hauptkontingent, nämlich rund drei Viertel aller Zupendler.

¹⁰ cf. S. 78ff.

¹¹ Genaues statistisches Material existiert über diesen Punkt nicht. Hingegen zeigt die Unterscheidung von selbständigen und unselbständigen Pendlern, die nur für das Jahr 1950 vorliegt, bei den Wegpendlern von Olten einen etwas höhern Prozentsatz (2 %, d. h. 19 von 963 Wegpendlern sind selbständig) als bei den Zupendlern (0,6 %, d. h. 36 von 5736 Zupendlern sind selbständig). — Die eingehende Auswertung der Ergebnisse über die Pendelwanderung von 1950 ermöglicht die Darstellung weiterer Einzelheiten: Von den Zupendlern sind 2375 ledig, 3246 verheiratet und 115 verwitwet oder geschieden. Ihr Altersaufbau sieht folgendermaßen aus: 904 noch nicht 20jährige, 1585 20- bis 29-jährige, 1218 30- bis 39-jährige, 979 40- bis 49-jährige, 764 50- bis 59-jährige und

Das restliche Viertel rekrutiert sich aus den sieben übrigen Kantonen, wobei der Aargau mit mehr als 15 % der Zupendler dominiert, gefolgt von Baselland, Luzern und Bern. Die Anteile der Kantone Baselstadt, Zürich und Schwyz sind praktisch bedeutungslos.

Bemerkenswert sind die relativ geringen Schwankungen in der Anzahl der Zupendler von vielen Ortschaften¹⁴. Man ist deshalb versucht, die Gemeinden, aus welchen Pendler nach Olten gehen, in drei Klassen einzuteilen:

— Die erste Klasse umfaßt jene Orte, die sehr wenige Pendler abordnen, meist nur einen. Sie treten nur sporadisch auf und sind hauptsächlich am Rande des Oltner Einzugsgebietes zu finden.

— Die zweite Klasse wird von den vielen Ortschaften gebildet, die eine relativ große und konstante Zahl von Pendlern nach Olten schicken.

— In die dritte Klasse werden jene wenigen Gemeinden eingereiht, deren Pendlerkontingent starke Fluktuationen aufweist. Diese sind fast immer auf den ersten Blick begründbar. Einer Zunahme pflegt die Entwicklung zur ausgesprochenen Wohngemeinde voranzugehen; die Industrialisierung der betreffenden Gemeinde oder einer Nachbargemeinde aber führt zu einer Verminderung der Pendler nach Olten.

C. Die Arbeitsbevölkerung

Die Anzahl der in Olten beschäftigten Personen¹⁵ kann auf zwei Arten ermittelt werden, nämlich erstens indem zur berufstätigen Wohnbe-

286 60jährige und ältere kommen tagtäglich nach Olten zur Arbeit. Die jüngern Jahrgänge sind dabei also bedeutend stärker vertreten.

¹² Für Einzelheiten über die Herkunft der Zupendler der SBB-Werkstätte und des Bahnhofes Olten verweisen wir auf Wiesli, Urs: Die bahnbedingte Entwicklung der Stadt Olten. ONB 1956.

¹³ Nach den Manuskripttabellen im Volkszählungsbüro. — Für 1930 mußten die Zupendler nach Olten von uns anhand der Tabellen «Wohnort und Arbeitsorte» herausgesucht und zusammengestellt werden. Für 1910 ist die Aufteilung auf Gemeinden oder Kantone nicht mehr verfügbar.

¹⁴ cf. S. 24ff. und Abb. 2, besonders die dort angeführten Pendlerkontingente der einzelnen Gemeinden.

¹⁵ Für 1950 können auch die Familienangehörigen der in Olten Beschäftigten aufgeführt werden:

	total	Familienangehörige			zu-
		m.	w.	total	sammen
Zupendler	5 736	2 116	5 250	7 366	13 102
Wegpendler	963	177	516	693	1 656
Pendlergewinn	4 773	1 939	4 734	6 673	11 446
Olten = Wohn- und Arbeitsort . . .	7 706	1 910	5 419	7 329	15 035
in Olten Berufstätige	12 479	3 849	10 153	14 002	26 481
Hausangestellte und übrige Erwerbende	1 137	106	565	671	1 808
Total	13 616	3 955	10 718	14 673	28 289

Während auf 100 Zupendler 128 Familienangehörige kommen, trifft es auf 100 in Olten Wohnhafte und hier Berufstätige nur 95 Angehörige und bei den Weg-

völkerung der Saldo der Pendelwanderung hinzugezählt wird — man erhält auf diese Weise die berufstätige Arbeitsbevölkerung —, oder zweitens indem die Gesamtsumme der Beschäftigten nach der Betriebszählung herangezogen wird.

Tab. 12¹⁶

Jahr	berufstätige Arbeitsbevölkerung (Volkszählung)			beschäftigte Personen (Betriebszählung)			in % der gesamten Wohn- bevölkerung
	m.	w.	total	m.	w.	total	
1905	.	.	.	4690	1425	6115	75
1910	5320	1471	6791	.	.	.	73
1929	.	.	.	—	—	9695	73
1930	7698	2561	10259	.	.	.	76
1939	.	.	.	7094	2396	9490	64
1941	8146	3034	11180	.	.	.	73
1950	9197	3282	12479	.	.	.	76

Anhand der Tabelle 12 kann die Entwicklung natürlich nur in großen Zügen verfolgt werden. Aber die Angaben genügen doch für die Feststellung, daß das Verhältnis der in Olten Beschäftigten zur Einwohnerzahl sehr hoch ist und ziemlich stabil bleibt (beinahe 3 : 4). Die Schwankungen lassen sich durch die Konjunkturlage erklären. Dieses hohe Verhältnis ist eine Folge des großen Zupendlerstromes, beträgt doch der Pendlergewinn 1910 43 %, 1930 38 %, 1941 36 % und 1950 38 % der berufstätigen Arbeitsbevölkerung. Nebenbei sei darauf hingewiesen, daß die Ergebnisse der beiden Zählarten ziemlich gut miteinander übereinstimmen.

Von mehr Belang für unsere Arbeit sind jedoch die Zahlen der Fabrikstatistik¹⁷, die einen Überblick über die Industriearbeiterschaft erlauben.

pendlern sinkt der Anteil gar auf 72 ab. Daneben geht aus der Tabelle hervor, daß Olten 28 289 Einwohner zählen würde, wenn alle hier Beschäftigten auch hier wohnen würden (also abzüglich der Wegpendler). Nach der Volkszählung von 1910 (Schweiz. Statistische Mitteilungen, 1. Jg. 1919) entfielen auf die 3048 Zupendler (davon 1615 Familienvorstände) 5323 Familienglieder, also 175 auf 100 Zupendler, während zu den 104 Wegpendlern (davon 29 Familienvorstände) nur 52 Familienglieder gehörten. Olten hätte im Jahre 1910 eine Einwohnerschaft von über 17 000 Personen aufgewiesen, falls alle in Olten Beschäftigten hier Wohnsitz gehabt hätten.

¹⁶ 1905: Schweizerische Statistik, 154. Lieferung; 1929 und 1939: Stat. Quellenw. 101; 1910, 1930, 1941 und 1950: Tabellen 9 und 10. — Die Ergebnisse der Betriebszählung 1955 sind leider noch nicht verfügbar.

¹⁷ Näheres über das Fabrikgesetz s. S. 47f.

Tab. 13¹⁸ Die Fabrikbetriebe und Fabrikarbeiter in Olten

Jahr	Betriebe	m.	Arbeiter w.	total	Kraft PS
1929	63	3407	653	4060	5393
1937	67	2895	724	3619	10946
1944	76	3462	823	4285	14561
1949	82	3862	960	4822	18266

Der konjunkturbedingte Rückgang der Fabrikarbeiter von 1929 auf 1937 entspricht ungefähr den gesamtschweizerischen Verhältnissen. Hingegen steht Olten bedeutend über dem schweizerischen Durchschnitt, wenn man die Fabrikarbeiter in Beziehung zur Einwohnerschaft bringt. In Olten trifft es nämlich auf 100 Einwohner 25 bis 30 Fabrikarbeiter, während der schweizerische Anteil nur bei zirka 10 % liegt. Allerdings verzeichnen 1944 33 Gemeinden gleichviel oder noch mehr Fabrikarbeiter pro 100 Einwohner als Olten (darunter die Städte: Thun 30 %, Aarau 31 %, Le Locle 31 %, Grenchen 45 % und Baden 57 %).¹⁹ In bezug auf die absolute Anzahl der Fabrikarbeiter nimmt Olten in den Jahren 1929, 1937 und 1944 den 13. Rang, 1949 den 14. Rang unter den schweizerischen Gemeinden ein. Wenn man nur die männlichen Fabrikarbeiter berücksichtigt, steht es 1949 sogar im 11. Rang. Dagegen belegt Olten nach der Wohnbevölkerung 1930 und 1941 den 18. Platz, 1950 den 19. Platz.

In der Fabrikstatistik 1944²⁰ wurden auch Erhebungen über die vom Fabrikgesetz nicht erfaßten Personen in den dem Fabrikgesetz unterstellten Betrieben veröffentlicht. Dabei ergaben sich für Olten 1445 Personen (Inhaber, Betriebsleiter, kaufmännisches, technisches und anderes Personal), die in den Fabrikbetrieben arbeiten und nicht vom Fabrikgesetz erfaßt werden, und 39 Heimarbeiter und -arbeiterinnen. Das gesamte Fabrikpersonal 1944 hat demnach 5769 Beschäftigte umfaßt. Der relativ hohe Anteil der nicht vom Fabrikgesetz erfaßten Beschäftigten (26 % des gesamten Fabrikpersonals) erklärt sich daraus, daß drei Betriebe, die mit dem größten Teil ihres Personals nicht der Industrie zugehören, ihrer verhältnismäßig unbedeutenden Fabrikationsabteilungen wegen dem Fabrikgesetz unterstellt sind. (Von zirka 600 Beschäftigten werden kaum 50 vom Fabrikgesetz erfaßt.)²¹

D. Die Bevölkerung im Wirtschaftsgebiet

Es ist schon bekannt, welche Bedeutung ein Wirtschaftsgebiet für sein Zentrum besitzt²². Doch kann diese Bedeutung erst voll ermessen werden, wenn außer der Abgrenzung und der Zahl der Berufstätigen und

¹⁸ Stat. Quellenw. 3, 84, 163 und 227. — Die Veröffentlichungen der Fabrikstatistik werden erst seit 1929 gemeindeweise aufgegliedert.

¹⁹ Stat. Quellenw. 163 S. 17*f.

²⁰ Stat. Quellenw. 163 S. 96f.

²¹ Meister, Paul: Die industrielle Entwicklung der Stadt Olten. (Aarau 1953). S. 72f.

²² cf. S. 24.

ihren Arbeitsorten auch die Bevölkerungszahl und das Ausmaß der Industrie dieses Gebietes bekannt sind.

Tab. 14²³

Die Wohnbevölkerung der Gemeinden des Oltner Wirtschaftsgebietes

Gemeinde	1930	Einwohner 1941	1950
Starrkirch-Wil	739	823	875
Wangen	1910	2117	2437
Winznau	785	865	974
Trimbach	3694	4112	4622
Boningen	309	349	376
Hägendorf	1950	1969	2096
Rickenbach	421	437	457
Kappel	699	747	792
Dulliken	1443	1827	2033
Gunzgen	522	—	582
Läufelfingen	1027	—	—
Hauenstein-Ifenthal . .	380	353	340
Aarburg	2833	—	—
Wisen	—	323	—
Lostorf	—	—	1474
Wirtschaftsgebiet total	16712	13922	17058
Neben-			
Pendlereinzugsgebiet .	10158	10779	11263
Pendlereinzugsgebiete			
zusammen	26870	24701	28321
Olten	13484	15287	16485
Zusammen	40354	39988	44806

Wie Tabelle 14 zeigt, hat sich die Wohnbevölkerung des Wirtschaftsgebietes von 1930 bis 1941 um mehr als 2700 Personen verringert und wurde von der Einwohnerzahl Oltens selbst überflügelt. Diese Reduktion ist eine Folge der Verkleinerung des Wirtschaftsgebietes in der Zeit von 1930 auf 1941; denn die einzelnen Gemeinden weisen mit einer Ausnahme (Hauenstein-Ifenthal) Bevölkerungszunahmen auf. Das Neben-Pendlereinzugsgebiet, das gebietsmäßig ungefähr gleich groß blieb, vermag mit seiner Bevölkerungszunahme von rund 600 Einwohnern den Rückgang im Wirtschaftsgebiet nicht auszugleichen. 1950 hingegen zählt das Wirtschaftsgebiet etwas mehr Einwohner als Olten, was hauptsächlich der Vergrößerung um eine Gemeinde zuzuschreiben ist. Der Bevölkerungszuwachs des Neben-Pendlereinzugsgebietes bleibt wiederum in einem bescheidenen Rahmen.

²³ Stat. Quellenw. 230.

Trotz ihrer verhältnismäßig geringen Ausdehnung umfassen Haupt- und Neben-Pendlereinzugsgebiete zusammen immerhin eine Bevölkerung von mehr als 25 000 Einwohnern; mit Olten zusammen ergibt sich eine Agglomeration von über 40 000 Einwohnern. Obwohl dies für schweizerische Verhältnisse schon eine beachtliche Konsumbasis darstellt, scheint es unwahrscheinlich, daß für die Industrie dieser Umstand allein zu einem wichtigen Standortsfaktor werden könnte.

Tab. 15²⁴

Die Fabrikarbeiter und Fabrikbetriebe im Oltner Wirtschaftsgebiet

Gemeinde	1929		1937		1944		1949	
	Betr.	Arb.	Betr.	Arb.	Betr.	Arb.	Betr.	Arb.
Starrkirch-Wil	1	6	0	0	0	0	0	0
Wangen	3	367	3	452	3	517	3	600
Winznau	0	0	0	0	0	0	0	0
Trimbach	6	159	4	176	6	171	9	260
Boningen	1	12	2	25	2	51	2	40
Hägendorf	3	41	3	43	4	41	4	54
Rickenbach	0	0	0	0	0	0	0	0
Kappel	0	0	1	9	1	10	2	19
Dulliken	0	0	3	655	5	714	8	791
Gunzgen	1	8	—	—	—	—	1	33
Läufelfingen	3	194	—	—	—	—	—	—
Hauenstein-Ifenthal . .	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarburg	12	612	—	—	—	—	—	—
Wisen	—	—	0	0	0	0	—	—
Lostorf	—	—	—	—	—	—	2	43
Wirtschaftsgebiet total	30	1399	16	1360	21	1504	31	1840
Neben-Pendlereinzugsgebiet	13	435	23	746	23	1099	29	1176
Pendlereinzugsgebiete zusammen	43	1834	39	2106	44	2603	60	3016
Olten	63	4060	67	3619	76	4285	82	4822

Inwieweit das Oltner Wirtschaftsgebiet von Industrie durchsetzt ist, veranschaulicht Tabelle 15. Auffallend ist der Rückgang der Fabrikbetriebe in den Jahren von 1929 auf 1937, der sich aber auf die schon erwähnte Verkleinerung des Wirtschaftsgebietes zurückführen läßt und im Neben-Pendlereinzugsgebiet wieder einigermaßen wettgemacht wird. Dagegen ist die Zahl der Fabrikarbeiter im Wirtschaftsgebiet trotz der Verkleinerung beinahe gleich geblieben, weil sich in der Zwischenzeit bestehende Betriebe vergrößert und neue, große Industriebetriebe angesiedelt haben (Dulliken).

Der prozentuale Anteil der im Wirtschaftsgebiet selbst beschäftigten Fabrikarbeiter an der Gesamtbevölkerung bleibt — man ist versucht zu

²⁴ Stat. Quellenw. 3, 84, 163 und 227.

sagen naturgemäß — weit hinter demjenigen von Olten zurück. Selbstverständlich sind es die Arbeitsgemeinden, nämlich Wangen, Aarburg und nach 1930 auch Dulliken, die die höchsten Arbeiterzahlen aufweisen. Daneben verzeichnen nur Trimbach und Läuelfingen mehr als 100 Fabrikarbeiter. Daß Betriebe mittlerer Größe fehlen, scheint das Oltner Wirtschaftsgebiet zu kennzeichnen. Einige wenige große Betriebe kommen vor. Der größte Teil der Betriebe aber ist sehr klein. Wenn man dies berücksichtigt, so versprechen sowohl Arbeiterzahl, als auch Zahl der Betriebe im Haupt- und Neben-Pendlereinzugsgebiet von Olten keine ins Gewicht fallende Erweiterung der Abnahmekapazität Oltens für Erzeugnisse der Kapitalgüterindustrie.

Beachtung zu schenken und Wichtigkeit beizumessen ist dem Wirtschaftsgebiet und dem daran anschließenden Neben-Pendlereinzugsgebiet in erster Linie als Wohnbezirk der Oltner Arbeiterschaft, in zweiter Linie als zusätzlicher Absatzrayon für große Teile des Oltner Detailhandels²⁵ und in dritter Linie — allerdings in sehr kleinem Maße — als landwirtschaftliche Versorgungsbasis von Olten.

E. Vergleichende Betrachtungen

Anhand der Bevölkerungsstatistik soll abschließend die Entwicklung Oltens in den letzten hundert Jahren derjenigen anderer Ortschaften der näheren und weiteren Umgebung gegenübergestellt werden.

Tab. 16²⁶

Gemeinde	1850	Einwohner 1900	1950	Zunahme in % seit 1850
Olten	1634	6 969	16 485	909
Solothurn	5370	10 025	16 743	212
Aarau	4657	7 831	14 280	207
Grenchen	1581	5 202	12 650	700
Sursee	1627	2 592	4 265	162
Rothrist	2620	2 846	4 219	61
Oftringen	2584	3 247	5 350	107
Hägendorf	1113	1 494	2 096	88
Lostorf	1096	1 247	1 474	34
Trimbach	1054	2 066	4 622	338
Zofingen	3559	4 591	7 393	108
Liestal	3032	5 403	8 449	179
Aarburg	1700	2 300	3 512	107
Wiedlisbach	924	1 370	1 823	97
Waldenburg	756	1 055	1 224	62

²⁵ Die örtliche Verteilung der Verkaufsfilialen des Konsumvereins Olten belegt dies auf verblüffend deutliche Art und Weise: Mit Ausnahme von Winz-

Vor allem ein Vergleich Olten mit Solothurn und Aarau — unter Ein-
schluß der Verhältnisse vor 1850 — vermag seine Entwicklung und den
bedeutungsvollen Umschwung seit der Einführung der Eisenbahn ein-
drücklich zu illustrieren. Während Aarau und Olten als Untertanen-
städtchen seit dem ausgehenden Mittelalter sich kaum vergrößert und
entwickelt hatten, konnte sich Solothurn als freie Stadt ausdehnen und
entfalten. Mit dem Zusammenbruch des «Ancien régime» aber wurde
das Verhältnis verändert. Aarau schwang sich zur Hauptstadt auf und
vergrößerte sich dementsprechend. So waren um 1850 Aarau und Solo-
thurn beinahe gleich groß (ca. dreimal mehr Einwohner als Olten).
Olten dagegen blieb weiterhin ein kleines Landstädtchen. Doch in den
letzten 100 Jahren hat die durch den Eisenbahnbau und durch die In-
dustrialisierung geschaffene neue Situation Olten zahlenmäßig an die
Seite von Solothurn gestellt und Aarau überflügeln lassen.²⁷

Demgegenüber zeigt das Beispiel Grenchens, welches 1850 ungefähr
gleich groß war wie Olten, und dessen Stellung im Eisenbahnnetz nie
mit derjenigen von Olten verglichen werden darf, was die Industriali-
sierung allein für Wirkungen auf das Bevölkerungswachstum haben
kann; hat sich doch Grenchen seit 1850 um ganze 700 % vergrößert.
Allerdings gründet sich Grenchens Wachstum beinahe nur auf die Aus-
dehnung der Uhrenindustrie und ist demzufolge viel eher Schwankungen
unterworfen.

Die zweite Gruppe von Ortschaften der Tabelle 16 erlaubt, die Größe
Olten vor 100 Jahren ins rechte Licht zu rücken. Das Städtchen Sursee,
ebenfalls an der Gotthardroute gelegen, war gleich groß wie Olten; die
Dörfer Rothrist und Oftringen in der aargauischen Nachbarschaft waren
hingegen bedeutend stärker bevölkert, während die solothurnischen
Gemeinden Hägendorf, Lostorf und Trimbach rund ein Drittel weniger
Einwohner als Olten zählten. Alle diese Ortschaften haben sich im zur
Diskussion stehenden Zeitraum vergrößert, am wenigsten das von Ver-
kehr und Industrie kaum berührte Lostorf, am meisten Trimbach, das
als Vorort von Olten an dessen Entwicklung teilhatte. Olten aber ver-
zeichnet als einziger Ort eine Verzehnfachung seiner Bevölkerung und
hat sich damit über alle großen Gemeinden der Umgebung hinweg zur
führenden Stellung in Beziehung sowohl auf die Bevölkerungszahl, als
auch auf die wirtschaftliche Bedeutung emporgeschwungen.

nau und Lostorf besitzen alle zum Oltnen Wirtschaftsgebiet gehörenden Ge-
meinden Verkaufsfilialen des Konsumvereins Olten, und nur zwei der insge-
samt 42 Verkaufsfilialen (wovon 18 in Olten selbst, einschließlich aller Spezial-
geschäfte) befinden sich außerhalb der Oltnen Pendlereinzugsgebiete (in Dä-
niken und in Schönenwerd).

²⁶ Stat. Quellenw. 230.

²⁷ cf. Wiesli, Urs: Solothurn — Olten — Aarau. Kleiner städtegeographischer
Vergleich. In den «Historischen Mitteilungen» 2. Jg. Nr. 9, 1949. — Schon vor
der Volkszählung von 1950 und neuerdings wieder (1. 1. 1955) war Olten nach
dem rechnungsmäßigen Stand der Bevölkerung größer als Solothurn.

Eine Bestätigung dieser Feststellung findet sich auch bei der dritten Gruppe von Ortschaften der Tabelle 16, nämlich bei den Schwesterstädten von Olten, den Frobürger-Gründungen. 1850 waren Zofingen und Liestal ungefähr doppelt so groß als Olten; Aarburg war gleich groß; Wiedlisbach und Waldenburg jedoch waren wesentlich kleiner. 1950 hat umgekehrt Olten die doppelte Größe des ebenfalls industrialisierten Zofingen und beinahe auch des Kantonshauptortes Liestal erreicht. Das zu den Oltner Pendlereinzugsgebieten gehörende Aarburg hat seine Einwohnerzahl in dieser hundertjährigen Zeitspanne nur verdoppelt. Wiedlisbach und Waldenburg aber haben sich noch bescheidener entwickelt. Die bei der Gründung durch die Frobürger doch sicher — wenn auch in erster Linie in strategischer Hinsicht — mehr oder weniger gleich wichtigen und mit den gleichen Chancen versehenen Städte haben schon bis 1850 eine ganz und gar ungleiche Entwicklung durchgemacht. Im letzten Jahrhundert aber wurden durch die Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse noch viel weitergehende Umgestaltungen und divergierendere Entwicklungen hervorgerufen.

Andere Kennzeichen

Außer den vornehmlich zahlenmässig darstellbaren Merkmalen des Standortortes Olten sind noch andere bedeutsam, und ihre Erwähnung kann nicht umgangen werden. Dabei hat man vor allem an die geistige Haltung der Bevölkerung zu denken.

Während die Patrizier der Hauptstadt ihre Beschäftigung in fremden Diensten und in der Politik fanden, waren die Interessen der Oltner notgedrungen mehr auf das Wirtschaftliche hin gerichtet.¹ Aber obschon der Kontakt mit den fremden Handelsleuten, die Olten durchzogen, dazu führte, daß die Oltner regsamer waren, als die übrige Bevölkerung außerhalb der Hauptstadt, war doch ein Anstoß von fremder Seite her nötig, um die ersten Vorläufer industrieller Tätigkeit einzuführen. Es waren nichtsolothurnische «Wollenherren», welche die Strumpf-, Kappen- und Hosenlismerei, eine Hausindustrie ähnlich der Basler Seidenbandweberei, in der ganzen Amtei verbreiteten. Doch schon bald wurde Olten zu ihrem Zentrum. Strohmeier erwähnt in Olten 1836 zwei Kappen- und zwölf Strumpffabrikanten, wie damals die «Verleger» genannt wurden.² Um diese Zeit war aber die hausindustrielle Lismerei, die schon 1723 in Blüte gestanden haben soll, im Niedergang und verschwand bald nachher in Olten vollständig.³ Sie hat immerhin weite Kreise der Bevölkerung der ganzen Amtei mit dem Wesen von Manufaktur und Industrie vertraut gemacht und auf diese Art die Industrialisierung vorbereitet.⁴

Es ist indessen bemerkenswert, daß das Gedankengut der Aufklärung erst in der Mediationszeit zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Olten allgemein Fuß faßte. Die Tagungen der Helvetischen Gesellschaft, die von 1780 bis 1794 in Olten abgehalten wurden, fanden noch keinen großen Widerhall bei der Bürgerschaft des Städtchens, obwohl die von dieser Vereinigung vertretenen Auffassungen weitgehend den Wünschen der

¹ Strohmeier (a.a.O., S. 99) bemerkt, die Oltner seien nicht im Soldwesen und in den Ämtern, dafür aber im Gewerbe voran.

² Strohmeier; a.a.O. S. 100.

³ Schwab: a.a.O. S. 342ff.; s. auch Anm. 5, S. 56. Über die Industrialisierung des ganzen Kantons: cf. Volkswirtschafts-Lexikon der Schweiz. IV. Band Supplement. Bern 1892. S. 301ff. und Büchi: a.a.O. S. 186ff.

⁴ Flury (, W.: Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn. Solothurn 1907. S. 53) zählt zu den Umständen, die Olten zum Industriezentrum haben werden lassen, «den rührigen, vorurteilsfreien, von keinen Aristokraten-Allüren eingeengten Geist der Bewohner», der von jeher in der industriellen Tätigkeit sein Wirkungsfeld gefunden habe.

Oltner entsprachen.⁵ Aber seit der napoleonischen Zeit wuchs in Olten, wie in andern «deutschschweizerischen Kleinstädten eine gebildete, geistig regsame Schicht des Kleinbürgertums» heran, die «der Träger der modernen Kultur und der Hort des geistigen und politischen Liberalismus» wurde.⁶ Es ist selbstverständlich, daß dieses Kleinbürgertum der Industrieansiedlung gegenüber günstig gesinnt war. Deshalb erkannte die Oltner Bürgerschaft auch sogleich die Möglichkeit, die das geplante Centralbahnnetz Olten eröffnen würde, und setzte — wie schon dargelegt wurde — sich eifrig dafür ein. Die gleiche positive Einstellung finden wir auch bei der Unterstützung, die den Unternehmen zuteil wurde, welche sich in Olten anzusiedeln gedachten.⁷

Wenn in unserem Jahrhundert gewisse Merkmale verblaßt sind, und die Einwohnerschaft ein weniger einheitliches Bild zeigt, so wird die starke Überfremdung, die im Gefolge des rapiden Bevölkerungswachstums eintrat, mit ein Grund dazu sein. Gegenwärtig — um die Mitte des 20. Jahrhunderts — weisen verschiedene Anzeichen darauf hin, daß sich eine großstädtisch anmutende Einstellung der Einwohnerschaft bemächtigt. Im Gegensatz hiezu aber werden immer wieder Stimmen laut, die behaupten, die Oltner seien kleinbürgerlicher — diesmal mit pejorativem Unterton — als je zuvor. Sei dem, wie ihm wolle, unsere Untersuchung hat — um es vorwegzunehmen — keine negativen Einflüsse aufgedeckt, die auf die geistige Haltung der Bevölkerung zurückgingen.

⁵ Näheres bei Haefliger, Dr. Eduard: Die Helvetische Gesellschaft und ihre Beziehungen zu Olten. Im Jahrbuch für Solothurnische Geschichte XXI. Band 1948. S. 61—90.

⁶ Amiet, Dr. Bruno: Die Eidgenossenschaft in 650 Jahren. Solothurn 1941. S. 96f.

⁷ cf. S. 69ff. und 73.

II. TEIL

Die standortbildenden Faktoren der Oltner Industrie

Nachdem wir nun mit dem Ort, dem unsere Untersuchung gilt, und mit seiner Umgebung bekannt sind und von seinem einzigartigen Aufstieg gehört haben, sollen in diesem zweiten Teil die in der Praxis wirkenden Standortsursachen untersucht werden, d. h. es soll versucht werden, sowohl alle jene Umstände, Begebenheiten und Ereignisse aufzuzeigen, die mit der Niederlassung und Gründung von Industrieunternehmen in Olten oder mit deren Wegzug in irgend einer Beziehung stehen, als auch den Anteil ihrer Bedeutung an der Bildung des Industriestandortes Olten abzumessen.

Daß in der Industrialisierung einer der Gründe zu suchen ist, die das enorme Bevölkerungswachstum Oltens sowohl ermöglicht, als auch verursacht haben, muß nicht besonders betont werden. Somit dürfen aber in den Standortsfaktoren indirekt auch die Ursachen dieses Phänomens erblickt werden.

Die Enquete

Um in den Besitz der notwendigen Angaben zu gelangen, sahen wir uns veranlaßt, direkt mit den in Frage kommenden Unternehmen Kontakt aufzunehmen. Es geschah dies hauptsächlich durch eine persönliche Befragung der verantwortlichen Leiter, deren Auskünfte vielfach noch durch Aussagen von Personen, die dem betreffenden Unternehmen zur Zeit der Gründung nahegestanden hatten, durch Urkunden, durch veröffentlichte Festschriften, durch Zeitungsnotizen u. a. m. ergänzt werden konnten.

A. Begrenzung auf das Gemeindegebiet von Olten

Es erscheint willkürlich — und ist es bis zu einem gewissen Grade auch wirklich —, die politischen Grenzen als Grundlage für die Abgrenzung eines Standortgebietes heranzuziehen. In der Tat ist denn auch ein Teil des Oltners Gemeindebannes weiter vom Mittelpunkt der Stadt entfernt als die Kerngebiete der Vororte. Und trotzdem halten wir an dieser Abgrenzung fest, und zwar aus den nachfolgend dargetanen Gründen:

1. Die Standortsunterlagen sind wohl für eine weitere Umgebung im allgemeinen kaum verschieden; denn was für Olten gilt, wird auch grosso modo für Trimbach, Wangen und andere umliegende Gemeinden Gültigkeit besitzen. Hingegen setzt die Veränderung der einzelnen Faktoren nicht bei ein und derselben Entfernung vom Mittelpunkt ein. Während z. B. der eine Standortsfaktor im ganzen Gäu wirksam ist, aber im Niederamt und im benachbarten Aarburg keine Bedeutung erlangt hat, verhält es sich mit einem andern Faktor gerade umgekehrt. Es leuchtet deshalb ein, daß eine Grenzziehung in der weitem Umgebung noch viel problematischer und willkürlicher ausfallen müßte.

2. Ein Teil der Standortsfaktoren unterliegt der Beeinflussung durch die einzelnen Gemeinden und durch ihre Gesetzgebung und ist daher für die gemeindeweise Behandlung prädestiniert.

3. Das Untersuchungskollektiv würde durch den Einbezug der umliegenden Gebiete beträchtlich vergrößert, ohne daß nennenswerte neue Ergebnisse zu erwarten wären.

Die Beschränkung auf die Gemeinde Olten bietet also den Vorteil einer klaren Abgrenzung und einer möglichst weitgehenden Präzisierung. Die Möglichkeit einer Übertragung der Ergebnisse auf die Umgebung besteht unter Berücksichtigung der oben erwähnten Abweichungen in vollem Umfang.

B. Das Untersuchungskollektiv

Die Gesamtheit aller Betriebe, die bei unserer Untersuchung berücksichtigt wurden, bezeichnen wir als Untersuchungskollektiv.

1. Die maßgebenden Kriterien

Die grundlegende und zugleich schwierigste Frage, die es hier zu beantworten gilt, ist die Abgrenzung zwischen Industrie und Handwerk; eine Frage, die wir nicht durch eine grundsätzliche theoretische Scheidung, sondern durch Abwägen in jedem speziellen Einzelfall lösen. Diese Art der Lösung drängt sich um so mehr auf, als sich der Begriff «Industrie» und dessen Abgrenzung im Laufe der Zeit und damit auch während unserer Untersuchungsperiode gewandelt hat. Als Handwerk betrachten wir insbesondere die individuelle Einzelanfertigung im Gegensatz zur Massenproduktion¹ und den größten Teil des Reparaturgewerbes. In unserer Ansicht bestärkt uns Meyer-Lindemann, der zu diesem Problem folgendes ausführt²: «Der Begriff „Industrie“ umfaßt die gewerbliche Verarbeitung von Roh- und Halbfabrikaten in Fabriken oder im Verlagsystem. Der Begriff ist im allgemeinen klar, obwohl die Grenze gegenüber dem Handwerk durchaus flüssig und daher eine genaue Definition des Begriffes „Industrie“ unmöglich ist.»

Eine Richtschnur bei dieser Abgrenzung bietet das Fabrikgesetz³, das die Entscheidung in der Praxis hauptsächlich von der Anzahl der Arbeitskräfte abhängig macht. Mindestens sechs Arbeiter, wenn eine jugendliche Person beschäftigt wird oder Motoren Verwendung finden, andernfalls mindestens elf Arbeiter sind — von Ausnahmen abgesehen — zur Unterstellung unter das Fabrikgesetz nötig, vorausgesetzt daß diese Arbeiter in den Räumen oder auf Werkplätzen des Betriebes ihrer Tätigkeit obliegen. Der Zweck, den die Bestimmungen des Fabrikgesetzes erreichen sollen, ist bekanntlich der Schutz des Arbeiters und nicht die Scheidung der Industrie vom Handwerk, obwohl der Name «Fabrikgesetz» darauf hindeuten scheint. Eben deshalb sind dem Fabrikgesetz auch Betriebe unterstellt, die auf keinen Fall als Industrie angesehen werden können. Diese⁴ werden in unserer Untersuchung bei-

¹ cf. Heinrich, Dr. Walter: Die Aufgabenteilung zwischen Handwerk und Industrie. Im Gewerblichen Jahrbuch 1950. Schweizerischer Gewerbeverband, Bern 1951. S. 140—161.

² Meyer-Lindemann, Hans Ulrich: Typologie der Theorien des Industriestandortes. Bremen-Horn 1951. S. 19.

³ Bundesgesetz betreffend die Arbeit in den Fabriken vom 23. März 1877, ersetzt durch dasjenige vom 18. Juni 1914 / 27. Juni 1919, das seit 1. Januar 1920 in Kraft ist. Näheres über die Fabrik als Zählereinheit in der schweizerischen Fabrikstatistik cf. Stat. Quellenw. 227, S. 9*f.

⁴ Dabei handelt es sich vornehmlich um Maßschneidereien, Schreinereien, Schlossereien, Garagenbetriebe u. a., und zwar in ganz respektabler Anzahl (über 30 Betriebe). Es fällt uns daher schwer, diese nicht in die Untersuchung einzubeziehen. Doch es ist offensichtlich, daß z. B. ein Schneiderinnenatelier, das

seite gelassen. Ebenso wenig wird die Gruppe des Bauhandwerks berücksichtigt, die jedoch zum größten Teil dem Fabrikgesetz nicht unterstellt ist.

Dem Untersuchungskollektiv unserer Arbeit gehören demgemäß an: Die dem Fabrikgesetz unterstellten Betriebe, die sich auf dem Gemeindegebiet von Olten befinden und eindeutig zur Industrie gehören.

Zu diesen Betrieben kommen noch alle jene, die einmal den erwähnten Bedingungen entsprochen haben, aber heute nicht mehr existieren oder nicht mehr in Olten ansässig sind.

Ein einziger Betrieb macht eine Ausnahme, indem er nicht dem Fabrikgesetz unterstellt ist. Da er trotzdem als Industrie zu werten und für unsere Fragen von Belang ist, wurde er in das Untersuchungskollektiv aufgenommen.

2. Die Gliederung

Das Untersuchungskollektiv setzt sich aus 65 Betrieben zusammen, von denen 14 nicht mehr existieren und 3 von Olten weggezogen sind. Somit sind noch 48 Betriebe unseres Kollektivs zur Zeit unserer Untersuchung in Olten ansässig⁵. Von diesen unterstehen 47 dem Fabrikgesetz, was rund 59 % aller dem Fabrikgesetz unterstellten Betriebe von Olten ausmacht, die im Jahre 1953 4270 Arbeiter oder über 80 % der Fabrikarbeiter von Olten beschäftigen⁶.

a) Die Betriebsgründung

Es muß vorausgeschickt werden, daß die Besitzverhältnisse außer Acht gelassen werden. Sobald ein Betrieb in Olten zu produzieren beginnt, gilt er als gegründet, und solange er in Olten weiterexistiert, wird er als Einheit betrachtet, auch wenn in den Besitzverhältnissen Änderungen eingetreten sind⁷.

Tabelle 17 gibt einen Überblick über den Zeitpunkt der Gründung, resp. des Zuzuges nach Olten.

Besonders interessant ist festzustellen, daß in der Zeit von 1871 bis 1890 keine Gründung erfolgte und auch kein Zuzug zu verzeichnen ist. Die eigentliche industrielle Entfaltung beginnt erst im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts. Bis 1930 dauern die Gründungen in gleichem

Geschäft einer Modistin oder eine Autoservicestation nicht als Industrie angesprochen werden können, auch wenn sie mehr als sechs Arbeitskräfte beschäftigen.

⁵ Die Untersuchung wurde im Jahre 1953 durchgeführt. Abgesehen von Ausnahmen, die besonders vermerkt werden, bilden also die Verhältnisse zu Ende des Jahres 1953 die Basis.

⁶ Die restlichen 41 % der Fabrikbetriebe, die keine 20 % der Fabrikarbeiterschaft beschäftigen, gehören der schon erwähnten Gruppe der nicht zur Industrie zählenden Betriebe an.

⁷ Ein ausführliches Verzeichnis des Untersuchungskollektivs folgt als Anhang. Dort sind auch die verschiedenen Stadien und Bezeichnungen der einzelnen Betriebe angeführt.

Tab. 17

Gründung	Anzahl Betriebe	Gründung	Anzahl Betriebe
vor 1850	2	1901—1910	11
1851—1860	2	1911—1920	11
1861—1870	7	1921—1930	10
1871—1880	0	1931—1940	4
1881—1890	0	nach 1940	6
1891—1900	12	Total	65

Ausmaße an. Parallel dazu gehen natürlich Entwicklung und Ausbau der bestehenden Betriebe. Im Rückgang der Gründungen in den dreißiger Jahren spiegelt sich zweifellos die damalige Krise⁸.

Die Lücke in der Reihe der Gründungen von 1871 bis 1890 verdient eine spezielle Betrachtung. Vor allem möchten wir abklären, ob diese Erscheinung sich auf Olten beschränkt oder überall beobachtet werden kann, und ob sie begründet oder ein Werk des Zufalls ist⁹. Dabei stossen wir allerdings auf Schwierigkeiten; denn sowohl Handelsregister, wie Fabrikgesetz sind ausgerechnet in dieser Zeit eingeführt worden, und deshalb lassen sich aus der Anzahl Eintragungen, resp. Unterstellungen keine eindeutigen Schlüsse ziehen, weil der größte Teil davon sicher Betriebe betrifft, die schon lange vorher gegründet worden sind. Wir glauben zwar nicht, daß es sich bei der Zunahme von 60 auf 89 Betriebe, welche die Fabrikstatistik von 1882 auf 1888 im Kanton Solothurn erzeugt, nur um Unterstellungen von schon seit 1870 oder länger bestehenden Betrieben handelt. Eindeutig und klar gibt aber erst eine Zusammenstellung der Industrie Gründungen im ganzen Kanton anhand der Angaben bei Flury, Schwab und Zimmermann¹⁰, die in der fraglichen Zeitspanne keine Lücke aufweist, den Beweis, daß es sich hier um ein auf Olten beschränktes Phänomen handelt.

Der Zeitpunkt der Liquidationen oder Wegzüge der 17 Betriebe unseres Kollektivs, die heute nicht mehr in Olten existieren, ist Gegenstand der Tabelle 18.

Die Verteilung der Liquidationen auf die verschiedenen Jahrzehnte weist keine besonderen Merkmale auf. Die Spitze von fünf Liquidationen zwischen 1931 und 1940 stellt keine Auswirkung der Weltwirtschafts-

⁸ Was hingegen die späteren Zahlen anbetrifft, so glauben wir, diese Zeit liege noch zu nahe, um darüber urteilen zu können. Wie oft geschieht es doch — und dies ist auch im Untersuchungskollektiv festzustellen —, daß ein kleiner Betrieb während Jahren unbeachtet lebt, dabei aber unermüdlich am Aufstieg arbeitet, der dann je nach Umständen sich geradezu meteorartig vollziehen kann.

⁹ Auf diese zweite Frage kommen wir erst später zurück: cf. S. 90f.

¹⁰ Flury, W.: Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn. Solothurn 1907.; Schwab, Dr. Fernand: Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn. Solothurn 1927. und Zimmermann, Otto: Die Industrien des Kantons Solothurn. Solothurn 1946.

Tab. 18

Wegzug/ Liquidation	Anzahl Betriebe	Wegzug/ Liquidation	Anzahl Betriebe
vor 1880	0	1921—1930	3
1881—1890	2	1931—1940	5
1891—1900	0	nach 1940	0
1901—1910	3		
1911—1920	4	Total	17

krise dar. Eine Überprüfung hat diese naheliegende Annahme mit aller Deutlichkeit widerlegt.

Die Dauer des Bestehens in Olten schwankt bei diesen 17 Betrieben zwischen 3 und 70 Jahren. Ein Drittel der Betriebe hatte eine Lebensdauer von weniger als 10 Jahren, während das zweite Drittel zwischen 10 und 20 Jahren zu existieren vermochte. Der Rest bewirkt aber doch, daß das durchschnittliche Alter, das die 17 Betriebe unseres Kollektivs in Olten erreichten, bei 20 Jahren liegt.

b) Die Betriebsgröße

Als einziger Maßstab für die Größe eines Betriebes stehen uns die Unterlagen der Fabrikstatistik¹¹ und zwar nur in Bezug auf die Arbeiterzahl zur Verfügung¹². Wenn auch die Arbeitsintensität der einzelnen Betriebe sehr verschieden ist, so sind wir doch der Ansicht, die Zahl der Arbeiter gebe die Bedeutung eines Betriebes wieder. Eingedenk dieser Verhältnisse bemühen wir uns aber, die Gruppierung möglichst groß zu halten und aus den Zahlen für die einzelnen Gruppen nicht zu viel herauslesen zu wollen.

Tab. 19¹³

Anzahl Arbeiter	Anzahl Betriebe		
	existierend	weggezogen/ liquidiert	total
unbekannt	0	1	1
bis 14	9	4	13
15— 30	15	8	23
31— 50	6	3	9
51—100	7	1	8
101—500	10	0	10
über 500	1	0	1
Total	48	17	65

¹¹ Es handelt sich um unveröffentlichtes Material, in das wir im Kantonalen Fabrikinspektorat Solothurn und im Eidgenössischen Fabrikinspektorat, II. Kreis, in Aarau Einsicht nehmen konnten.

¹² Leider gelang es nicht, für alle Betriebe Angaben über die verwendete mechanische Kraft zu beschaffen. Es ist deshalb nicht möglich, unser Kollektiv in dieser Hinsicht aufzugliedern. — Über die Betriebskraft der Oltnr Industrie im allgemeinen cf. Meister: a.a.O. S. 79ff.

¹³ Wir berücksichtigen in dieser Tabelle nicht die Zahlen eines Stichtages, sondern das Mittel einer zehnjährigen Periode. Für die existierenden Betriebe

Zwei Bemerkungen drängen sich auf:

1. Mehr als die Hälfte aller Betriebe — bei den noch existierenden Betrieben ist es genau die Hälfte — weisen 30 oder weniger dem Fabrikgesetz unterstellte Arbeiter auf¹⁴. Demzufolge beziehen sich die Standortsfaktoren, die im nächsten Kapitel darzustellen sind, in erster Linie auf die Klein- und Mittelindustrie. Da es eine eigentliche Großindustrie in Olten gar nicht gibt, haben wir das Untersuchungskollektiv absichtlich soweit nach unten ausgedehnt, als dies irgendwie zu verantworten war.

2. Die weggezogenen oder liquidierten Betriebe rekrutieren sich mit einer Ausnahme aus den Gruppen mit weniger als 50 Fabrikarbeitern. Die Gründe für diese Erscheinung dürften in den folgenden Überlegungen zu finden sein: Einerseits kann ein Betrieb von einer gewissen Größe nur mit vielen Schwierigkeiten und großen Verlusten seinen Standort wechseln. Er wird viel eher versuchen, seinen ungünstig gewordenen Standort durch Umstellungen in den Arbeitsmethoden oder im Produktionsprogramm auszugleichen, als ein kleiner Betrieb, der oft nur in gemieteten Räumen produziert, und dem deshalb aus einem Standortswechsel weniger Nachteile erwachsen. Andererseits wird ein großer Betrieb eine finanzielle Krise besser überstehen oder bei einem Zusammenbruch viel eher wieder aufgerichtet und weitergeführt werden als ein kleiner, weil der Kreis der Beteiligten oder Interessierten bei einem großen Betrieb umfangreicher zu sein pflegt.

Allgemein konstatieren wir, daß die Zahl der Beschäftigten relativ kleinen Schwankungen unterworfen ist, sobald ein Betrieb seine Position errungen und sich konsolidiert hat. Es zeichnet sich dann sogar oft eine Tendenz zu Personalabbau ab.

c) Die Industriegruppen

Tabelle I gliedert die Betriebe unseres Kollektivs nach Industriegruppen und Betriebsgröße zugleich¹⁵.

Vorerst betrachten wir nur die Aufteilung nach Industriegruppen und stellen dabei sofort die Mannigfaltigkeit der Oltner Industrie fest. Nur drei der insgesamt 15 Industriegruppen sind im Kollektiv nicht vertreten, nämlich die Gruppen IV. Ausrüstungsgegenstände, XIV.

sind dies die Jahre 1943—1953, für die andern Betriebe die zehn letzten Jahre ihres Bestehens in Olten. — Wollten wir eine Darstellung der industriellen Entwicklung geben, so wäre es inkonsequent, Angaben, die nicht alle aus derselben Zeit stammen, miteinander zu vermengen. Da es aber hier nur darum geht, das Untersuchungskollektiv in seiner Gliederung von allen Seiten her zu beleuchten, damit die Ergebnisse unserer Untersuchung voll ausgewertet werden können, so glauben wir uns keiner Inkonsequenz schuldig.

¹⁴ Da kaufmännisches und technisches Personal, Heimarbeiter, Monteure etc. dem Fabrikgesetz nicht unterstellt sind, liegt die Zahl aller Beschäftigten bei den meisten Betrieben etwas höher.

¹⁵ Die Zuteilung der Betriebe zu den Industriegruppen erfolgt nach dem seit 1949 in der Fabrikstatistik verwendeten Schema.

Tabelle I Betriebe des Untersuchungskollektivs nach Industriegruppe und Betriebsgröße

Industriegruppen	Anzahl Arbeiter				101 bis 500		über 500		Anzahl Betriebe im ganzen		
	bis 14		15 bis 30		51 bis 100		unbekannt				
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)			
I. Nahrungs- und Genußmittel, Getränke	—	2	—	1	—	—	—	—	1	3	4
II. Textilindustrie	1	—	1	1	—	—	—	—	3	2	5
III. Bekleidungs- und Wäscheindustrie	1	1	2	—	2	1	2	—	10	4	14
davon III. a) Bekleidung aus gewobenen Stoffen	—	1	1	—	—	1	1	—	6	1	7
III. c) Schuhindustrie	—	—	—	—	1	1	1	—	2	2	4
III. d) übrige Bekleidungsindustrie	1	—	1	—	—	—	—	—	2	1	3
IV. Ausrüstungsgegenstände	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V. Holzindustrie	1	—	4	—	—	—	—	—	5	—	5
VI. Herstellung und Bearbeitung von Papier	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
VII. Buchdruck und verwandte Industrien, Buchbinderei	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	1
VIII. Lederindustrie (ohne Schuhwaren), Kautschukindustrie	—	—	1	—	—	—	1	—	2	—	2
IX. Chemische Industrie	—	1	—	3	—	—	1	—	1	4	5
X. Industrie der Erden und Steine	3	—	1	—	—	1	1	—	6	1	7
XI. Herstellung und Bearbeitung von Metallen	2	—	3	—	—	—	2	—	7	—	7
XII. Maschinen, Apparate, Instrumente	1	—	2	3	2	2	2	1	10	3	13
XIII. Uhrenindustrie, Bijouterie	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1
XIV. Musikinstrumente	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
XV. Zentralanlagen für Kraft-, Gas- und Wasserlieferung.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	13	23	9	8	10	1	1	1	48	17	65

a) = bestehende Betriebe

b) = weggezogene oder liquidirte Betriebe

Musikinstrumente und XV. Zentralanlagen für Kraft-, Gas- und Wasserlieferung. Von diesen nicht besonders wichtigen Gruppen ist die Musikinstrumentenindustrie im Kanton Solothurn überhaupt nicht vertreten. Die Gruppe der Zentralanlagen ist dagegen wohl in Olten vorhanden, gehört aber nicht zum Untersuchungskollektiv.

Besonders zahlreich sind die Gruppen III. Bekleidungs- und Wäscheindustrie und XII. Maschinen, Apparate, Instrumente, die je ein Fünftel aller Betriebe umfassen.

Die Wegzüge und Liquidationen sind relativ regelmäßig verteilt. Einzig die Gruppen I. Nahrungs- und Genußmittel, Getränke und IX. Chemische Industrie werden stark betroffen. Da aber die Ursachen der Liquidationen ganz verschiedener Art sind, müssen wir annehmen, daß es sich um zufällige Massierungen handelt.

Die Aufgliederung nach Betriebsgröße und Industriegruppe ergibt ebenfalls ein ziemlich ausgeglichenes Bild. Mit Ausnahme der Holzindustrie, die nur kleine Betriebe aufweist, zeigen alle Gruppen, die durch mehr als einen Betrieb repräsentiert werden, eine mehr oder weniger gleichmäßige Verteilung auf die verschiedenen Betriebsgrößen. Ebenso bestätigt die Aufteilung der einzelnen Betriebsgrößenklassen auf die Industriegruppen, daß das Untersuchungskollektiv und damit auch die Oltnrer Industrie in ihrer Gesamtheit keine namhaften Massierungen kennen. Speziell zu erwähnen bleibt, daß die elf Betriebe mit über 100 Arbeitern sich auf sieben Industriegruppen verteilen. Ein gewisser Schwerpunkt besteht einzig bei der Gruppe XII. Maschinen, Apparate, Instrumente, die aber auch insgesamt an der Spitze steht.

d) Die juristische Form

Bei der Aufteilung des Untersuchungskollektivs nach der Rechtsform der Unternehmungen unterscheiden wir drei Gruppen, nämlich Einzelfirmen, einfache, Kollektiv- oder Kommanditgesellschaften und Aktiengesellschaften¹⁶. Zu diesen stößt — gewissermaßen als Außen-seiter — ein Betrieb einer unselbständigen öffentlichen Anstalt: die Werk-

Tab. 20

Rechtsform	Anzahl Betriebe im ganzen	weggezogen oder liquidiert
Einzelfirmen	14	4
Einfache Gesellschaften	10	3
Kollektivgesellschaften		
Kommanditgesellschaften		
Aktiengesellschaften	40	10
Staatsbetriebe	1	0
Total	65	17

¹⁶ Kommanditaktiengesellschaften, Gesellschaften mit beschränkter Haftung und Genossenschaften kommen im Untersuchungskollektiv nicht vor.

stätte Olten der Schweizerischen Bundesbahnen, die wir in eine vierte Gruppe unter dem Titel «Staatsbetriebe» einordnen.

Das starke Kontingent der Aktiengesellschaften springt in die Augen, besonders wenn man sich an die Feststellung erinnert, daß die Mehrzahl der Betriebe relativ klein ist. Von diesen 40 Aktiengesellschaften sind 16 schon als solche gegründet worden oder zugezogen. Die übrigen 24 wurden erst nach einer gewissen Zeit des Bestehens in Olten in Aktiengesellschaften umgewandelt¹⁷.

C. Die Art der Untersuchung

Die erforderlichen Unterlagen wurden auf zwei verschiedenen Wegen gewonnen, wie dies aus dem Aufbau des Fragenschemas, mit dessen Hilfe wir die Untersuchung systematisch durchführten, hervorgeht.

Die erste Gruppe von Fragen bezieht sich auf die allgemeinen Auskünfte zur Kennzeichnung des Betriebes und umfaßt nur Angaben, die für unsere Untersuchung sekundäre Bedeutung besitzen, wie Zeitpunkt der Gründung und — bei nicht mehr bestehenden Betrieben — der Liquidation oder Abwanderung von Olten, Besitzverhältnisse, Geschäftsbereich und dementsprechende Einteilung in die Industriegruppen, Betriebsgröße, Geleiseanschluß und ähnliches. Die Unterlagen hiezu lieferten zur Hauptsache die Eintragungen des Handelsregisters und des Fabrikverzeichnisses.

Die zweite Gruppe war Gegenstand der persönlichen Interviews, die aus folgenden Fragen bestanden:

1. Welche Gründe waren für die Wahl Olten als Standort des Betriebes maßgebend?
2. Bestehen gegenwärtig Gründe für eine Betriebsverlegung oder wird Olten als optimaler Standort angesehen? — oder: Welche Gründe haben zur Betriebsverlegung/Liquidation geführt?
3. Aus welchen Ländern oder Landesgegenden wird das zur Verarbeitung nötige Material bezogen und wo werden die Produkte abgesetzt?
4. Welche Transportmittel werden verwendet?

Das Ergebnis dieser Befragungen, ergänzt durch Veröffentlichungen in Festschriften und Broschüren, gibt uns das Material, aus dessen Bearbeitung des Kernstück unserer Arbeit — das folgende Kapitel — hervorgeht.

¹⁷ Über die genauen Verhältnisse und die Entwicklung der einzelnen Betriebe gibt das Verzeichnis im Anhang Auskunft.

Die in Olten wirksamen Standortsfaktoren ¹

A. Historisches

Die früheste bekannte Besiedlung der Gegend von Olten kann schon — in der Art der Standortstheorie — auf bestimmte Umstände zurückgeführt werden. Nach Schweizer², der Olten «ein steinzeitliches Zentrum» nennt, erklärt sich nämlich die überdurchschnittliche Häufigkeit von Siedlungen aus der *Steinzeit* in Olten's Umgebung durch das Zusammenwirken folgender vier Faktoren — gewissermaßen den steinzeitlichen Standortsfaktoren von Olten —:

1. fand sich Feuerstein, das Rohmaterial für die damaligen Waffen und Werkzeuge, in großen Mengen³;
2. kreuzten sich hier den topographischen Verhältnissen entsprechend Nord—Süd- und West—Ost-Verkehr. Der Hauenstein bildete damals schon das Eingangstor zum Mittelland;
3. bevölkerte Wild die ganze Gegend reichlich;
4. war Wasser aus Flüssen und Quellen im Überfluß vorhanden.

Mit dem Aufkommen der Metalle, die an die Stelle des Feuersteins traten, nahm die Bedeutung der Gegend um Olten ab.

Untersucht man die Faktoren, die im Mittelalter und in der beginnenden Neuzeit Gewerbe und Manufaktur begünstigten, so zeigt sich für Olten folgendes Bild:

1. Der Verkehr hat seine Bedeutung nie verloren.
2. Holz, als Rohstoff und als Kraftstoff gleich wichtig, war in der Umgebung in relativ großen Mengen vorhanden und konnte überdies auf der Aare herangefloßt werden.
3. Die Dünnern und der von ihr abgeleitete Mühlebach verfügten über das zur Ausnützung der Wasserkraft nötige Gefälle.
4. An Rohstoffen war in der Umgebung überdies Erz (bes. Bohnerz) zu finden⁴, und verschiedene Erzeugnisse der Landwirtschaft waren für eine Verarbeitung geeignet.

¹ cf. Anm. 3, S. 2.

² Schweizer, Theodor: Urgeschichtliche Funde in Olten und Umgebung. Olten 1937. S. 53f. und ders.: Die Bedeutung unserer steinzeitlichen Refugien. ONB 1943. S. 11f.

³ In Olten wurde — zum ersten Mal in der Schweiz — ein steinzeitliches Bergwerk entdeckt, in dem der Abbau einer mit Feuersteinknollen durchsetzten Schicht mit Hilfe von Hacken aus Edelhirschgeweih in Gräben und Stollen vor sich ging. Zweifellos wurde mit diesem Feuerstein auch Handel getrieben. cf. Schweizer: Urgeschichtliche Funde ... S. 40f.

⁴ cf. Wiesli, Urs: Die frühere Ausbeutung von Bodenschätzen in den Be-

Diese vier Faktoren besaßen aber einzeln und auch in ihrem Zusammenwirken nicht genügend Anziehungskraft, um mehr als einigen Gewerben⁵, die sich nicht alle zu Manufakturen oder Industrien zu entwickeln vermochten, und deren Bedeutung nur teilweise (z. B. Drahtzug und Lismerei) über die lokalen Verhältnisse hinausging, Existenzmöglichkeiten zu schaffen. Zu dieser Schwäche der die Industrie attrahierenden Faktoren kam noch die Ungunst der politischen Verhältnisse⁶ und die einer Industrialisierung feindliche katholische Geisteshaltung⁷. Allerdings kann seit dem 18. Jahrhundert bei der Mehrzahl der Bevölkerung in der Amtei Olten-Gösgen und besonders in Olten eine zunehmend industriefreundlichere Haltung festgestellt werden⁸.

Es erscheint somit durchaus erklärbar, daß Olten in dieser Epoche keine hervorragende Stellung im Wirtschaftsleben einzunehmen vermochte. Die Gründe des Aufschwunges im 19. und 20. Jahrhundert — sofern sie mit der Standortsfrage zusammenhängen — soll der nächste Abschnitt aufzeigen.

B. Die verschiedenen Standortsursachen

(Die «positiven» Standortsfaktoren)

In sieben Gruppen werden die 23 einzelnen Faktoren behandelt, denen eine standortbildende Wirkung nachgewiesen werden konnte. Um ihre Bedeutung zu veranschaulichen, haben wir eine zahlenmäßige Bewer-

zirkeln Olten, Gösgen und Gäu. In den «Historischen Mitteilungen» 7. Jg. Nr. 7 und 8, 1954.

⁵ Es sind dies: Die untere Mühle am Mühlebach (vor 1332), die 1885 stillgelegt wurde. Die obere Hammerschmiede (1482), die 1689 in einen Drahtzug, 1837 nach einem Brand in eine Spinnerei und Weberei umgewandelt wurde und seit 1865 als Filztuchfabrik existiert. Die untere Hammerschmiede (1496), die 1597 zur äußern Mühle und 1872 mit der Filztuchfabrik vereinigt wurde. Die Oeli (1725), die 1804 abbrannte. Die Sägerei (1782) neben einer «sehr alten» Walki, die später als Gipsmühle und seit 1878 als Mühle (heute Hammermühle) betrieben wurde. Die hausindustrielle Strickerei und Wirkerei (Lismerei) von Strumpfhosen, Strümpfen und Kappen, die von zirka 1720 bis 1830 im ganzen untern Kantonsteil in Blüte stand; Olten wurde zum Zentrum dieser Textilindustrie, weil sich viele Oltner Strickermeister zu Verlegern aufschwangen («Strumpffabrikanten») und den Einfluß der außerkantonalen «Wollenherren» zurückdrängten; in den 1840er Jahren ist dieses Gewerbe in Olten verschwunden (Konkurrenz durch Maschinenstricken, Ausfuhrschwierigkeiten etc.).

cf. Schwab: a. a. O. S. 342ff. und Dietschi, Hugo: Mühlen und Hammerschmieden und andere Gewerbe zu Olten. Olten 1948.

⁶ cf. S. 10ff.

⁷ In Solothurn — seit dem 16. Jahrhundert Sitz der französischen Ambassadoren — und im ganzen Kantonsgebiet war natürlich eine Niederlassung von Hugenotten unmöglich. — Auch soll die Unzahl der kirchlichen Feiertage den Zuzug fremder Industrien ungünstig beeinflußt haben. (cf. Schwab: a. a. O. S. 288f.)

⁸ cf. S. 43f.

tung versucht und sind dabei folgendermaßen vorgegangen: Es gibt einige wenige Standortsursachen, die nur ein Mal, d. h. nur von einem einzigen Betrieb angeführt wurden; die meisten sind aber von mehreren (im Maximum 29) Betrieben als für ihre Niederlassung in Olten verantwortlich bezeichnet worden. Aus dieser Feststellung geht hervor, daß die Häufigkeit der einzelnen Standortsfaktoren sich als Maßzahl eignet. In unserer Untersuchung nennen wir die auf diese Weise für jeden Standortsfaktor gewonnenen Zahlen «Häufigkeitsmaß» (HM). Dieser Bewertung haftet jedoch eine gewisse Unzulänglichkeit an: Die einzelnen Standortsursachen besitzen nämlich alle dasselbe Gewicht, obschon in der Regel — unter der Voraussetzung, daß der Betrieb mehr als einen Standortsgrund namhaft gemacht hat — die eine Ursache überwiegt, während es den andern Ursachen allein nicht gelungen wäre, den Betrieb zur Ansiedlung in Olten zu veranlassen. Um diese Einseitigkeit auszugleichen, haben wir eine zweite Bewertungsart eingeführt. Dabei werden nicht die einzelnen Standortsursachen, sondern die einzelnen Betriebe als Einheit angenommen. Wenn nun ein Betrieb durch mehr als eine Standortsursache attrahiert wurde, erhalten diese einzelnen Ursachen einen ihrem Anteil entsprechende Bewertung, und zwar so, daß deren Summe gleich eins wird. Wenn z. B. ein Betrieb die vier Standortsursachen A, B, C und D angeführt hat, deren Bedeutung sich wie 3 : 1 : 5 : 1 verhält, so wird für jeden der vier Standortsfaktoren die entsprechende Zahl notiert, also beim Faktor A 0,3, beim Faktor B 0,1 usw. Diese Bewertungsart nennen wir «Bedeutungsmaß» (BM). Bei der Bewertung nach dem Häufigkeitsmaß ergibt sich dagegen für jeden der vier Standortsfaktoren eins. Nehmen wir nun an, der Standortsfaktor A sei bei 6 Betrieben festzustellen, so beträgt das Häufigkeitsmaß für diesen Standortsfaktor 6 (= 38 %). Beim Bedeutungsmaß verhält es sich anders, weil der Standortsfaktor A nicht bei allen 6 Betrieben dieselbe Rolle gespielt hat. Es könnten sich z. B. folgende Werte ergeben haben: 0,3, 0,1, 0,8, 1,0, 0,6 und 0,2, was für den Standortsfaktor A insgesamt 3,0 (= 46 %) ausmachen würde. — Die absoluten Werte haben wir jeweils in Promille umgerechnet, damit die beiden Bewertungsarten besser miteinander verglichen werden können.

Diese beiden Maßzahlen, die sich so für jeden Standortsfaktor ergeben, ergänzen einander ihres verschiedenartigen Aufbaues wegen aufs beste und werden deshalb nur gemeinsam betrachtet. Die Kombination dieser beiden Methoden ermöglicht zudem eine bessere Interpretation des Bedeutungsmaßes; insofern nämlich als eine Promillezahl des Häufigkeitsmaßes, die niedriger als diejenige des Bedeutungsmaßes ist, anzeigt, daß der betreffende Standortsfaktor mehr als durchschnittliche Bedeutung besitzt.

Es wird vielleicht als außergewöhnliches Verfahren angesehen, das Zusammenspiel der Standortsfaktoren einer Industrieortschaft in Zahlen einfangen zu wollen. Es erscheint uns aber als einziger Weg, eine sichtbare Bewertung zu ermöglichen, an welcher uns sehr gelegen ist, weil

wir der Auffassung sind, durch die Aufzählung und Beschreibung der Standortsfaktoren allein sei die uns gestellte Aufgabe nur halb gelöst.

Einige der aufgeführten Faktoren sind u. E. wichtiger als dies unsere Untersuchung zu zeigen vermag. Da wir uns aber streng an die erteilten Auskünfte und an die eindeutig verifizierbaren Quellen halten, beschränken wir uns darauf, von Fall zu Fall bei den betreffenden Faktoren den Hinweis zu geben, daß der wirkliche Einfluß größer sein dürfte, als dargestellt wird.

1. Verkehrslage

Im allgemeinen Urteil gilt die günstige Verkehrslage als Ursache von Olten's Entwicklung und damit auch als Standortsfaktor von Olten schlechthin. Daß diese Auffassung teilweise durchaus begründet ist, wird anschließend dargestellt. Doch muß hier schon betont werden, daß neben der Verkehrslage noch viele andere Standortsfaktoren festzustellen sind, und daß in den meisten Fällen nicht ein Faktor allein maßgebend ist, sondern das Zusammenwirken einer ganzen Reihe von Faktoren, die miteinander eine optimale Voraussetzung geschaffen haben.

In unzähligen Varianten waren all die Standortgründe, die in dieser Gruppe behandelt werden, bei den Interviews genannt worden. Zur Darstellung fassen wir sie hier zusammen und führen sie unter den vier hauptsächlichsten Stichworten an.

a) Verkehrsknotenpunkt

Der Vorteil, der aus dem Umstand resultiert, daß Olten in der verkehrsgeographisch günstigsten Gegend der Schweiz liegt⁹, kommt für die Industrie in erster Linie in frachttechnischer Hinsicht zur Geltung. Einer Firma, deren Absatz nicht einseitig nur auf eine kleine Region beschränkt ist, entstehen von Olten aus die kleinsten Frachtkosten, weil ihre Waren die geringste Gesamtentfernung zurückzulegen haben. Diese Aussage ist jedoch nur bedingt richtig, weil der Tarif der Bahnen für Gütertransporte — ähnlich wie der Personentarif — gestaffelt ist. Je länger nämlich die Strecke und je schwerer die Sendung, desto billiger ist der Preis pro Strecken- und Gewichtseinheit. Wir haben die Summe der Frachtkosten von einer Anzahl ausgewählter Ortschaften aus nach den übrigen 20 Ortschaften¹⁰ berechnet für:

1. eine Stückgutsendung zu 1000 kg,
2. eine Sendung der 1. Tarifklasse zu 10 t,
3. eine Sendung der 4. Tarifklasse zu 10 t und
4. eine Sendung der 9. Tarifklasse zu 10 t.

Der Vergleichbarkeit wegen wählen wir den Tarifsatz pro 100 kg und nicht die Kosten der ganzen Sendung.

⁹ cf. S. 13ff.

¹⁰ In Anlehnung an die Berechnungen auf S. 17ff., s. auch Anm. 33, S. 17.

Tab. 21¹¹ Summe der Frachtkosten in Rp.

von ... aus	km ¹²	Stückgut 1000 kg		pro 100 kg Wagenladung 10 t		pro 100 kg Wagenladung 10 t		pro 100 kg Wagenladung 10 t		Total = 400 kg	
		abs.	pro km	Tarif 1 abs.	pro km	Tarif 4 abs.	pro km	Tarif 9 abs.	pro km	abs.	pro km
Olten	2270	8772	3,86	4906	2,16	3308	1,46	2277	1,0	19263	8,49
Aarau	2294	8957	3,90	4948	2,16	3338	1,46	2299	1,0	19542	8,52
Zürich	2531	9359	3,70	5312	2,10	3543	1,40	2433	0,96	20647	8,16
Basel	2872	10326	3,60	5888	2,05	3862	1,34	2674	0,93	22750	7,92
Genf	4920	13516	2,75	8465	1,72	5200	1,06	3500	0,71	30681	6,24

Die Unterscheidung nach der Tarifklasse der Sendung drängt sich auf, weil die Staffe lung nicht gleichmäßig ist. Allerdings geschieht die Klassierung der Waren in der ganzen Schweiz einheitlich, so daß Konkurrenzunternehmen normalerweise¹³ höchstens ihrer Lage wegen mit verschiedenen Frachtkosten zu rechnen haben. Ebenso ist die Ermäßigung, die für große Sendungen gewährt wird, zu berücksichtigen. Neben den von uns gewählten Beispielen existieren noch Tarife für Stückgut unter 1000 kg und für Wagenladungen zu 5 und zu 15 t. Der teurere Tarif wird solange berechnet, bis der nächste Tarif zum Minimalgewicht billiger wird.

Aus Tabelle 21 ist neben der Abstufung nach dem Gesamtgewicht und nach der Tarifklasse ersichtlich, welchen Einfluß der Entfernungsrabatt ausübt. Setzt man die Zahlen für Olten = 100, so ergibt sich für die Kilometersumme von Genf ein Index von 217, das Total der Kosten steigt aber nur auf 159 und demzufolge sinken die Totalkosten pro km für Genf auf 73 % derjenigen von Olten. Freilich wird Olten aus seiner Stellung am Kopf der Tabelle nicht etwa verdrängt, und gegenüber den nächstgelegenen Konkurrenten bleiben die Verhältnisse praktisch unverändert, wie das Beispiel von Aarau zeigt. Aber der Vorteil des Bahn-

¹¹ Berechnet nach dem seit 1952 gültigen Tarif der SBB. Nachträge bis Februar 1954 sind berücksichtigt. — Einige Beispiele zur Tarifklassierung: Tarif 1: Edelmetalle, Konfektionswaren, Papiere, viele Nahrungs- und Genußmittel etc.; Tarif 4: Kartoffeln, Schnittholz, viele Bindemittel, etc.; Tarif 9: Eisenerz, Sand, Kies, Bauschutt, Eis etc. — Wir haben den neuesten Tarif gewählt in der Hoffnung, unsere Berechnung erlange dadurch mehr als nur historischen Wert. Da schon die Gütertarife der SCB verschiedene Tarifklassen kannten, ist dieses Vorgehen sicherlich gerechtfertigt.

¹² Diese km-Summen stimmen mit denjenigen der Berechnungen auf S. 19 nicht genau überein, weil dem Frachttarif z. T. Tarif-km zugrunde liegen.

¹³ Wir sagen normalerweise, weil für gewisse Strecken und gewisse Waren (besonders aus volkswirtschaftlichen oder aus Gründen der Konkurrenz mit ausländischen Bahnlinien) spezielle Ausnahmetarife gelten, und weil Transportabkommen, die zusätzliche Rabatte gewähren, für Firmen mit großem Transportvolumen möglich sind. Hiezu gehören auch die Pauschaltarife, d. h. die Anwendung eines Einheitsfrachtsatzes für eine Firma, der auf dem Durchschnitt mehrerer Jahre basiert, wobei nur noch das Gewicht einer Sendung die Frachtkosten bestimmt ohne Rücksicht auf die Distanz.

knotenpunktes Olten ist nicht mehr so überragend, wie er ohne Staffeltarif wäre.

In diesem Zusammenhang darf nicht übersehen werden, daß Olten für den Straßenverkehr genau so günstig liegt, wie für den Bahnverkehr. Der große Vorteil der Autotransporte gegenüber denjenigen per Eisenbahn besteht darin, daß die Ware ohne Umladen von der Fabrik direkt zur weiteren Verarbeitungs- oder zur Verkaufsstelle gebracht wird. Insbesondere eignet sich das Auto für den kleinen Stückgut- und den Schnellverkehr, wie auch für den Kundendienst. In jüngster Zeit wurde jedoch von den Bahnverwaltungen versucht, diesen Vorteil des Straßentransportes durch Neuerungen (Palettierung, Containersystem, Rollschemel u. a. m.) zu kompensieren. Im sog. Werkverkehr (Transport der im Betrieb benötigten oder produzierten Waren durch eigene Lastwagen) wird es sich allerdings kaum rechtfertigen, einen gewissen Umkreis zu überschreiten, es sei denn, die volle Ausnützung sowohl der Hin- als auch der Rückfahrt sei gewährleistet. Das Autotransportgewerbe übernimmt aber die Transportaufträge zu einem festen Tarif, der ähnlich den Tarifen der Bahnverwaltungen in Tarifklassen aufgeteilt und gestaffelt ist.

Da Olten für beide Transportmittel zentral liegt, ist es in bezug auf unsere Fragestellung belanglos, ob die Bahn oder das Auto die Transporte des einzelnen Betriebes billiger ausführen. Wie aber sieht in der Praxis die Aufteilung der Transporte aus? Für die Betriebe unseres Kollektivs gibt Tabelle 22 die Antwort¹⁴.

Tab. 22

Transportmittel	Anzahl Betriebe	
	Antransport	Wegtransport
Nur oder hauptsächlich Bahn ¹⁵	49	34
Bahn und Auto zu gleichen Teilen	12	19
nur oder hauptsächlich Auto	1	7
unbekannt	3	5
Total	65	65

Es zeigt sich, daß die Bedeutung des Bahntransportes jene des Straßentransportes überwiegt, obwohl Olten für beide Arten günstig ist. Dies mag vielleicht daher rühren, daß sich Betriebe, die sich von Anfang an auf Autotransporte verlegen, ihren Standort ohne großen Nachteil auch in der Umgebung wählen können, wogegen ein Betrieb, der sich auf die

¹⁴ Die 9 Betriebe, die vor 1920 liquidiert wurden, könnten das Bild nicht stark ändern, wenn sie sich unter den heutigen Umständen für Autotransport entschließen würden, da sich aus ihrer Mitte die Betriebe rekrutieren, deren Transportmittel unbekannt sind.

¹⁵ Unter den Betrieben, welche die Bahn benützen, sind für den Antransport 3 und für den Wegtransport 9 inbegriffen, deren Sendungen hauptsächlich durch die Post besorgt werden.

Bahnen stützen will, möglichst nahe einem Bahnhof zu sein trachtet¹⁶. Tabelle 22 deckt auch auf, daß die Bahn für Antransporte mehr bevorzugt wird als für den Wegtransport¹⁷. Dabei handelt es sich um eine nicht nur in Olten feststellbare Erscheinung, weshalb sie uns weiter nicht interessiert. Die Gründe zu diesem Verhalten dürften in der Vielzahl der Abnehmer, in den meist relativ kleinen Transporteinheiten und in anderem mehr liegen¹⁸.

Die Mannigfaltigkeit der Industriezweige verleiht Olten einen weitem Vorteil, der jedoch nur im Straßenverkehr zur Geltung kommt und sich darin äußert, daß Leerfahrten vermieden werden können. Es hat sich nämlich herausgestellt, daß auswärtige Unternehmen oft Lieferanten des einen Oltner Betriebes und zugleich Abnehmer eines andern Oltner Betriebes sind.

Wie unsere Untersuchung dartut, wurde dem Faktor Frachtkosten in der Praxis stets gebührend Beachtung geschenkt. Bei einer ansehnlichen Zahl von Betrieben war jedoch der Vorteil, den Olten als Knotenpunkt des Personenverkehrs bietet, ebenso wichtig. Es betrifft dies alle jene Betriebe, deren Leiter selbst der Reisetätigkeit obliegt oder deren Angestellte im Innen- und Außendienst beschäftigt werden. Die zahlreichen Fahrgelegenheiten und die verhältnismäßig kurzen Fahrzeiten in allen Richtungen lassen Olten als optimalen Standort für kleine und mittlere Betriebe erscheinen, die — unter der Voraussetzung eines gesamtschweizerischen oder eines um Olten gruppierten Absatzgebietes — verschiedenartige Funktionen in einer Person vereinigen müssen.

Ein anderes — zwar nicht ausschlaggebendes — Motiv liegt darin, daß ein Betrieb in Olten den Kontakt mit seinen Kunden viel eher aufrecht erhalten und gar noch intensivieren kann, weil eine hohe Wahrscheinlichkeit wiederholter Durchreisen in Olten für Kunden aus allen Landesebenen besteht, und weil deshalb dem Kunden die Möglichkeit eines persönlichen Besuches im Betrieb mehr als anderswo gegeben ist.

¹⁶ Es scheint zwar, daß diese Erscheinung nicht nur in Olten festzustellen ist. Beim Abtransport der per Schiff in Basel angekommenen Güter z. B. wurden 1952 und 1953 mehr als 75 % des Gesamtgewichtes von der Bahn übernommen, während keine 20 % per Camion abtransportiert wurden. (Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt 1952, S. 149 und 1953, S. 145). — Ähnliche Verhältnisse zeigen sich aber auch in den USA, wo der Anteil der Bahn an der Gesamtheit des Warenverkehrs (in Tonnenmeilen) 1940, 1945 und 1946 auf 60 bis 70 % geschätzt wird. (Hoover, Edgar M.: *The Location of Economic Activity*. New York 1948. S. 16.)

¹⁷ Über die gewichtsmäßige Aufteilung von Empfang und Versand der Oltner Bahnhöfe cf. Anhang II. S. 129f.

¹⁸ Interessant ist die Bemerkung zum Problem «Auto oder Bahn» von seiten einer Firma mit Geleiseanschluß, die — besonders für den waggonweisen Antransport — die Bahn vorzieht, weil die Bedienung des Industriegeleises, das sog. Manöver, zweimal täglich zu festgesetzten Zeiten erfolgt. Dadurch wird es möglich, das Abladen im Zeitplan der Betriebsorganisation einzubauen, während die Lastwagen unregelmäßig eintreffen, und deshalb zusätzliches Personal zum Abladen nötig ist, soll der normale Arbeitsablauf nicht gestört werden.

Daß von Olten aus in allen Richtungen direkte Güterwagen kursieren, hat sich für Betriebe, die empfindliches Stückgut (z. B. Möbel) versenden, als entschiedener Vorzug erwiesen, weil durch Umladen sehr oft Beschädigungen entstehen.

Der Standortfaktor «Verkehrsknotenpunkt» wird folgendermaßen bewertet:

Bedeutungsmaß BM = 202 ‰

Häufigkeitsmaß HM = 185 ‰

Dieser Faktor besitzt also ein überdurchschnittliches Gewicht und hat an der Gesamtheit aller Standortfaktoren von Olten mit einem Fünftel Anteil, was ihn zum weitaus bedeutendsten Faktor des Industriestandortes Olten macht.

b) Prompter Versand

In unserer Untersuchung kam ein weiterer Grund zum Vorschein, der zwar eigentlich dem Faktor «Verkehrsknotenpunkt» zugehörte. Doch seine Verschiedenartigkeit und seine Bedeutung veranlassen uns, ihn separat darzustellen. Es ist der Vorteil, den Oltens zentrale Lage denjenigen Betrieben bietet, die auf eine möglichst schnelle Bedienung ihrer Kunden angewiesen sind. Vor allem Betriebe, die kleine Detaillisten oder direkt die Konsumenten beliefern, schätzen diesen Umstand. Der Kunde, insbesondere der Detaillist, stellt z. B. abends bei Ladenschluß fest, daß ihm dieser oder jener Artikel ausgegangen ist. Also bestellt er telephonisch, was ihm am andern Tag wieder zur Verfügung stehen sollte. Von Olten aus kann dieser Wunsch ohne Verzug erfüllt werden; denn Sendungen, die in Olten bei oder auch erst nach Arbeitsschluß speditiert werden, gelangen dennoch schon am andern Morgen in den Besitz des Kunden. Bei Waren mit kurzer Lagerfähigkeit zählt dieser Vorteil in ganz besonderem Masse.

BM = 53 ‰

HM = 44 ‰

c) Zentrum eines Industriegebietes

Bei der Darstellung von Oltens Verkehrslage wurde immer vorausgesetzt, daß Kundschaft und Lieferanten eines Betriebes auf das ganze Gebiet der Schweiz verteilt seien, und dann festgehalten, daß in diesem Fall Olten optimal liege. Ein Überblick über die Absatzbereiche der Betriebe unseres Kollektivs (Tabelle 23)

Tab. 23

Absatzrayon	Anzahl Betriebe
unbekannt	6
regional	13
national	40
international	6
Total	65

zeigt aber, daß ein Fünftel der Betriebe nur regionalen Absatz pflegt. Von einem Teil dieser Betriebe — vorwiegend aus dem Sektor der Kapitalgüterindustrie — wird die Lage Oltens inmitten einer bevölkerungs- und industriereichen Gegend sogar als Standortsursache angegeben. Dadurch wird unsere generelle Feststellung¹⁹ bestätigt.

$$\text{BM} = 32\%$$

$$\text{HM} = 44\%$$

d) Aareschiffahrt

Wir haben im Abschnitt über den Verkehr²⁰ erwähnt, daß die Schifffahrt auf der Aare für Olten nur von Vorteil sein kann, und die Bedeutung, welche die Rheinschiffahrt besonders in der jüngsten Zeit gewonnen hat, unterstreicht dies. Unsere Untersuchung hat gezeigt, daß die Möglichkeit der Schiffbarmachung der Aare als Standortsfaktor zugunsten Oltens wirkte. Allerdings geschah es in so geringem Umfang, daß dieser Faktor lediglich pro memoria aufgeführt wird.

$$\text{BM} = 3\%$$

$$\text{HM} = 6\%$$

Die Diskussion um den transhelvetischen Kanal, der Rhone, Rhein und Donau miteinander verbinden sollte, Olten durchzöge und es damit an die europäische Binnenschiffahrt anschließen würde, ist schon seit Jahrzehnten im Gang. Doch der Zeitpunkt der Verwirklichung scheint noch fern zu sein.

2. Zusammenballungseffekte

Die Erscheinung, daß mit wachsender Bedeutung eines Industrieortes sich auch der Zustrom neuer Betriebe verstärkt, kann in Olten wenn auch nicht allzu deutlich, so doch beobachtet werden. Wir teilen diese agglomerative Tendenz in drei selbständige Standortsfaktoren auf.

a) Anlehnung

Zwar fehlt in Olten jene Kategorie der Großbetriebe, die von sich aus Anlaß zur Gründung von Hilfsindustrien gibt. Und die einem großen Wirtschaftszentrum eigene allgemeine Anziehungskraft kann nicht einwandfrei nachgewiesen werden. Sie mag vielleicht im 19. Jahrhundert für die nähere Umgebung bestanden haben. Trotzdem darf man in Olten von einem Standortsfaktor der Agglomeration sprechen, aber den unter diesem Begriff klassierten Fällen unserer Untersuchung haftet vielmehr etwas Einmaliges und Persönliches an. So ging kurz nach ihrer Gründung von der Zentralbahnwerkstätte unter Riggenbachs Leitung eine anziehende Wirkung aus, die vor allem auf Riggenbachs Streben, aus

¹⁹ cf. S. 22f.

²⁰ cf. S. 13ff.

der Reparaturwerkstätte der SCB «ein schweizerisches Esslingen zu machen»²¹, zurückzuführen ist.

Einer der relativ wenigen Fälle von Standortsverlegungen gehört ebenfalls unter diesen Titel: Die Maschinenfabrik Olma siedelte von Landquart nach Olten über, weil die dadurch mögliche enge Zusammenarbeit mit der von Roll'schen Gießerei für beide Partner Vorteile versprach. Die Gießerei hatte sich einen ständigen Gußabnehmer gesichert und für die Olma war damit eine Frachtkosteneinsparung verbunden, weil der Guß nun aus der benachbarten Gießerei bezogen werden konnte. Überdies ließ die enge wirtschaftliche Zusammenarbeit noch weitere Vorteile erwarten.

BM = 71 ‰

HM = 63 ‰

b) Abspaltung

Eine andere Art von Zusammenballung liegt vor, wenn sich aus bestehenden Betrieben neue abspalten. Dieser Vorgang ist in verschiedenen Formen aufgetreten:

Am zahlreichsten (6 Fälle) ist die Verselbständigung von Arbeitnehmern, die vorher meistens in leitender Stellung tätig waren. Der neue Betrieb muß dabei nicht notwendigerweise der gleichen Branche angehören. Dies ist zwar die Regel, doch kommt es vor, daß mit der Abspaltung eine Spezialisierung verbunden ist, beispielsweise wenn ein Modellschreiner einer Gießerei selbständig einen Betrieb eröffnet.²²

In zweiter Linie (3 Fälle) folgt die Trennung und Verselbständigung von Teilhabern eines Betriebes.

Und zuletzt (2 Fälle) müssen wir die Verselbständigung von Zweigbetrieben erwähnen, die allerdings auch eine reine Formsache sein kann; dann nämlich, wenn die Betriebe — wirtschaftlich gesehen — immer noch eine Einheit bilden.

Die standortbildende Wirkung, die diesen Abspaltungen innewohnt, mag z. T. auf einer gewissen Zufälligkeit oder beinahe Trägheit beruhen, indem der neue Betrieb ebenfalls in Olten eröffnet wird, ohne daß die Standortsfrage weiter geprüft worden wäre. Andererseits kann sie auch als — wir möchten sagen parasitäre — Anlehnung aufgefaßt werden, wenn nämlich der neue Betrieb in Olten bleibt, um von den Beziehungen des «Mutterbetriebes» zu profitieren²³.

²¹ Riggenbach, Niklaus: Erinnerungen eines alten Mechanikers. Basel 1932. S. 30.

²² Diese Art von Betriebsgründungen kann allerdings durch die Konkurrenzverbotsklausel im Dienstvertrag eingeschränkt werden (OR 356/360).

²³ Daß es dabei zu unlauterem Wettbewerb kommen kann, zeigt ein Beispiel aus unserem Untersuchungskollektiv. Da soll ein Unternehmer, der seinen Betrieb gesamthaft einer Aktiengesellschaft verkauft hat, die diesen Betrieb unter dem bisherigen Namen weiterführte, nach kurzer Zeit einen neuen Betrieb unter der alten Firmenbezeichnung gegründet und alle Korrespondenz, die den Zusatz «AG.» nicht trug, für sich beansprucht haben.

Es wäre äußerst interessant, zu Vergleichszwecken feststellen zu können, wieviele Abspaltungen zu Betriebseröffnungen an andern Orten als in Olten führten, was selbstverständlich auch vorkommt. Leider ist es nicht möglich, auch nur ungefähre Angaben zu erhalten oder Schätzungen zu machen.

$$\text{BM} = 71 \text{ ‰}$$

$$\text{HM} = 70 \text{ ‰}$$

c) Fachleute vorhanden

Besonders um die Mitte des 19. Jahrhunderts hat der Umstand, daß geeignete Facharbeiter in Olten zu finden waren, standortbildend gewirkt und zwar bei der Schuhindustrie, wo damals ein großer Teil der Arbeit an Heimarbeiter vergeben wurde und der Unternehmer mehr als Verleger fungierte. Auch in Olten waren Arbeiter für Bally tätig, die dann eine der Grundlagen der Oltner Schuhindustrie wurden. Später tritt dieser Faktor nur noch in der Bekleidungsindustrie auf und hat insgesamt nicht allzu große Bedeutung.

$$\text{BM} = 23 \text{ ‰}$$

$$\text{HM} = 32 \text{ ‰}$$

Wir sind aber der Ansicht, dieser Faktor sei in Wirklichkeit viel wichtiger gewesen und habe auch in der Metall- und Maschinenindustrie²⁴ eine Rolle gespielt, da ja diese von früh an mit einer großen Anzahl Arbeiter in Olten vertreten war. Wenn in unserer Untersuchung dieser Faktor nicht mehr Bedeutung erhalten hat, so mag dies daran liegen, daß unsere Unterlagen zum größten Teil auf Erinnerungen basieren, die uns — manchmal aus dritter Hand — mündlich überliefert wurden. In der heutigen Periode des Mangels an Facharbeitern ist es aber durchaus verständlich, daß ein von heute aus gesehen unwirklicher Standortsfaktor in der Erinnerung verblassen kann, wenn er nicht gerade entscheidend oder besonders eminent war.

3. Rohstoffe und Kraft

a) Materiallager

Dieser Faktor ist erst kurz vor der Jahrhundertwende aufgetreten. Und zwar sind es die Schotterablagerungen im Westen der Stadt und später die Kalkfelsen des Born, die zur Niederlassung der Baustoffindustrie geführt haben. Das Rohmaterial allein hätte allerdings kaum genügend Anziehungskraft besessen; doch neben den günstigen Ausichten, welche die Verkehrslage bot, war der Grundwasserstrom, der

²⁴ Wir verwenden im folgenden oft abkürzenderweise den Begriff «Metall- und Maschinenindustrie» und verstehen darunter die beiden Industriegruppen XI. Herstellung und Bearbeitung von Metallen und XII. Maschinen, Apparate, Instrumente in ihrer Gesamtheit, die ja in mehr als einer Beziehung viel Gemeinsames haben.

sich durch die Gäuebene gegen Olten hinzieht, eine weitere Standortsursache²⁵. In unserer Untersuchung erscheint das reichliche Grundwasservorkommen in und um Olten hingegen nicht als Standortsfaktor, weil es von keinem Betrieb als solcher angeführt wurde. Da Wasser sich ja beinahe überall vorfindet, ist dies auch zu begreifen. Dennoch glauben wir, hier darauf hinweisen zu dürfen, weil in Olten mehr als ein Betrieb seinen Bedarf an Wasser zum größten Teil mit Hilfe seiner eigenen Pumpstation deckt.

BM = 31 ‰

HM = 19 ‰

b) Elektrizitätswerk Ruppoldingen

War früher die Wasserkraft ein bedeutender Standortsfaktor, so hat die Übertragbarkeit der elektrischen Energie und die Möglichkeit, aus Brennstoffen Kraft zu gewinnen, dies grundlegend verändert. Es mag deshalb unverständlich erscheinen, wenn wir ein Elektrizitätswerk als Standortsfaktor bezeichnen. Doch wir tun dies nur für eine ganz beschränkte Zeitspanne, nämlich für die Jahre 1896 bis kurz nach 1900. Das Elektrizitätswerk Ruppoldingen, das auf Oltner Boden liegt, wurde 1896 in Betrieb genommen²⁶. Damals war eine Energieübertragung auf große Distanzen noch mit beträchtlichen Schwierigkeiten verbunden, sodaß die Nähe eines Elektrizitätswerkes für einen Betrieb ein wichtiger Vorteil war. Als eigentliche Standortsursache erscheint das Elektrizitätswerk Ruppoldingen in unserer Untersuchung allerdings nur in ganz kleinem Ausmaß.

BM = 2 ‰

HM = 6 ‰

In unserer Überzeugung, die standortbildende Wirkung des Elektrizitätswerkes Ruppoldingen sei aber viel bedeutender, werden wir bestärkt durch die Urteile verschiedener, besonders älterer Persönlichkeiten, die — nach den in Olten wirksamen Standortsfaktoren befragt — neben der Verkehrslage auch das Elektrizitätswerk Ruppoldingen erwähnten²⁷.

Das Gaswerk spielt dagegen keine Rolle als Standortsfaktor²⁸, hat doch schon vorher eine betriebsinterne Gaserzeugungsanlage in Olten existiert²⁹.

²⁵ Kalksteine, Kiessand und Wasser bilden die Basis der Baustoff-Fabrikation. cf. ONB 1947. S. 35.

²⁶ Der Bau des Elektrizitätswerkes Ruppoldingen wurde durch die Zusammenarbeit zweier Initiativkomitees — eines von Olten, das ein Kraftwerk in der Klos zwischen Aarburg und Olten geplant hatte, und eines von Aarburg, dessen Projekt ausgeführt wurde — ermöglicht und gefördert.

²⁷ cf. Anm. 38, S. 71.

²⁸ Es sei denn, man meine die beim Faktor «Anlehnung» berücksichtigte agglomerative Wirkung, weil ein Betrieb wegen der Verarbeitung von Nebenprodukten des Gaswerkes nach Olten kam.

²⁹ Die Gasanstalt der SCB, die 1856 in Betrieb genommen wurde.

4. Zufälligkeiten

a) Zufall

Wenn der Zufall nur aus Bequemlichkeit oder Verlegenheit als Ursache der Standortwahl angegeben wurde, haben wir versucht, selbständig die wirkliche oder zumindest wahrscheinliche Standortursache zu ergründen, so daß hier nur mehr die nachweisbar zufällige Standortwahl gezählt wird. Interessante Fälle treten dabei nicht auf, und da es sich eben um zufällige Ansiedlungen handelt, erübrigt sich die Darstellung näherer Umstände.

BM = 66 ‰

HM = 57 ‰

b) Günstige Liegenschaft

Auf den Umstand, daß eine vorteilhaft zu erwerbende Liegenschaft — sei es ein Grundstück allein, sei es auch ein Gebäude — einen Betrieb zur Niederlassung in Olten veranlaßt hat, sind wir bei unserer Untersuchung oft gestoßen. Dabei lag die Sache vielfach so, daß bei einer Anzahl ungefähr gleichwertiger, in die engere Wahl einbezogener Ortschaften Olten deshalb als Standort gewählt wurde, weil hier zu günstigen Bedingungen eine passende Liegenschaft erhältlich war. Zweifellos wurde aber Olten aus demselben Grunde in vielen, uns unbekannten Fällen nicht zum Standort eines Betriebes, obwohl es in Frage gekommen wäre. Mit andern Worten: der vorliegende Standortsfaktor ist sehr nahe mit dem Zufall verwandt.

Hingegen finden wir auch den umgekehrten Fall, wo die Wahl zwischen verschiedenen gleich günstigen Liegenschaften deshalb auf diejenige in Olten fiel, weil Olten als Standort allgemein vorteilhafter als die übrigen möglichen Standorte beurteilt wurde. Dann tritt aber der vorliegende Standortsfaktor stark in den Hintergrund.

BM = 89 ‰

HM = 95 ‰

Aus Gründen, die später darzulegen sind, wird ein Spezialfall des vorliegenden Standortsfaktors, der Faktor «Billiges Industrieland», gesondert behandelt³⁰. Er umfaßt: BM = 42 ‰; HM = 76 ‰.

c) Persönliche Gründe

Der Zufall ist auch bei diesem Standortsfaktor mit im Spiel; denn wenn ein Betrieb auf Veranlassung einer an ihm beteiligten Person in Olten eröffnet oder nach Olten verlegt wird, so mag wohl hie und da eine lokalpatriotische Gesinnung am Werk gewesen sein, doch eindeutig nachzuweisen vermögen wir es nicht. Deswegen und weil die hier eingereihten Fälle überhaupt ein sehr uneinheitliches Bild zeigen,

³⁰ cf. S. 70ff.

haben wir von einer weitem Unterteilung abgesehen. Wir glauben uns dazu umso mehr berechtigt, als es sich nur um wenige und uninteressante Fälle handelt.

$$\text{BM} = 32 \text{ ‰}$$

$$\text{HM} = 38 \text{ ‰}$$

d) Unternehmerorientierung

Unter dem Begriff der Unternehmerorientierung³¹ verstehen wir jenes — wir möchten sagen — Fingerspitzengefühl einer typischen Unternehmerpersönlichkeit, die neben den rationalen Erwägungen gewissermaßen intuitiv sich für diesen oder jenen Standort entscheidet. Bei den hier eingereihten Fällen handelt es sich durchwegs um Gründungen von Einzelfirmen, die aber im Laufe der Zeit in Aktiengesellschaften umgewandelt wurden. Ein weiteres Merkmal des vorliegenden Faktors besteht darin, daß er im 20. Jahrhundert nicht mehr aufgetreten ist und mit einer einzigen Ausnahme sogar nur vor 1870 wirksam war. Vermutlich hängt dies allerdings auch damit zusammen, daß der Unternehmer, der uns persönlich die Gründe der Standortwahl darlegen konnte, nicht seinen «sechsten Sinn» als solchen namhaft machte, während in der Überlieferung — sei sie schriftlich festgehalten oder sei sie mündlich uns weitergegeben worden — die Neigung zur Glorifizierung eher bestand.

Im übrigen verstehen wir die «Unternehmerorientierung» als eine Spielart des Faktors «Zufall», genauer noch als einen Spezialfall des vorhergehenden Faktors «Persönliche Gründe».

$$\text{BM} = 61 \text{ ‰}$$

$$\text{HM} = 44 \text{ ‰}$$

5. Traditionelles

Dieser Ausdruck wird mit Absicht gewählt, um Verwechslungen mit dem bekannten Begriff des traditionellen Standortes (als Gegensatz zum rationalen Standort) zu vermeiden. Gewiß muß der Standort eines Betriebes, welcher der beiden in der Gruppe «Traditionelles» vereinigten Faktoren wegen in Olten gegründet wurde, als traditional angesehen werden; jedoch bezieht sich der Begriff «traditional» — und darin liegt der Unterschied — auf den Standort eines schon bestehenden Betriebes, fällt also ein Urteil über die gegenwärtigen Verhältnisse und nicht über diejenigen zur Zeit der Gründung. So kann denn auch ein Standort, zu dessen Wahl ausschließlich rationale Gründe geführt haben, zum traditionellen Standort werden, wenn sich die Unterlagen ändern.

a) Tradition

Obwohl diesem Faktor ebenso sehr ein persönliches Moment zugrunde liegt wie dem Standortsfaktor «Persönliche Gründe», besteht doch der

³¹ Dieser Begriff stammt von: Kropf, R.: Die schweizerische Zigarettenindustrie. Affoltern a. A. 1938. S. 42.

Unterschied, daß Tradition ausdrücklich als Standortsursache aufgezählt wurde. Und zwar ist das so zu verstehen, daß der betreffende Betrieb in Olten gegründet wurde, weil der Gründer hier aufgewachsen und/oder im Geschäftsleben verwurzelt war.

Trotzdem dieser Faktor bei unserer Erhebung zahlenmässig nicht ins Gewicht fällt:

$$\text{BM} = 15 \%$$

$$\text{HM} = 19 \%$$

sind wir überzeugt, daß er in viel mehr Fällen mitgewirkt haben muß.

b) Gewerblicher Ursprung

Dieser etwas eigenartige Standortsfaktor bedarf wohl einer nähern Erklärung: Verschiedene Betriebe unseres Kollektivs wurden als mehr oder weniger große Gewerbebetriebe gegründet. Ob dabei die Standortfrage abgeklärt wurde oder nicht, ist für uns unwichtig, da es ja keinesfalls nach den Gesichtspunkten der Industrie geschehen wäre. Wenn nun im Laufe der Zeit der Handwerksbetrieb sich zur Industrie emporschwang, so stellte sich die Frage des Standortes kaum mehr, trotzdem die Voraussetzungen für einen Industriebetrieb nicht dieselben sein müssen wie für das Gewerbe. Diese Art Standort könnte als traditionell angesehen werden; der unmittelbare Grund, weshalb der Industriebetrieb in Olten angesiedelt ist, bleibt für uns aber die Entwicklung aus dem Gewerbe.

Daß diese Entwicklung überhaupt stattfinden konnte, ist allerdings neben den persönlichen Fähigkeiten des Leiters sicher der Gunst der Lage, d. h. den allgemeinen Vorzügen Olten als Industriestandort zuzuschreiben, und dementsprechend wurde dies bei den betreffenden Standortsfaktoren berücksichtigt.

$$\text{BM} = 76 \%$$

$$\text{HM} = 57 \%$$

Daran sind Gewerbe, die schon vor 1850 bestanden, wie folgt beteiligt:
 $\text{BM} = 25\%$; $\text{HM} = 13\%$.

6. Einfluß der Gemeinde

a) Begünstigung durch die Gemeinde

Durch Verfügungen oder Vorschriften und durch direkte oder indirekte Unterstützung können die einzelnen Gemeinden und ihre Behörden auf die Industrieansiedlung Einfluß nehmen. Dieser Umstand erscheint in unserer Untersuchung nur in kleinem Ausmaß als eigentlicher Standortsfaktor.

$$\text{BM} = 5 \%$$

$$\text{HM} = 13 \%$$

Olten war auch wirklich nie genötigt, von Gemeinde wegen die Industrieansiedlung zu fördern, wie z. B. Solothurn³², Grenchen³³ und andere Orte. Hingegen hat es — wie wir schon wissen — den Bahnbau nach Kräften unterstützt in der richtigen Annahme und Hoffnung, der Bahnanschluß werde das Wirtschaftsleben befruchten und seinerseits Industrieunternehmen anziehen.

Die Rolle, welche die Bürgergemeinde Olten gewissermaßen anstelle der Einwohnergemeinde gespielt hat, soll im folgenden als eigentlicher Standortsfaktor zur Darstellung kommen.

b) Billiges Industrieland

Dieser Faktor war nur während beschränkter Zeit wirksam und auf ein bestimmtes Gebiet innerhalb von Olten beschränkt, nämlich auf das heutige Industriequartier im Tannwaldgebiet. Die Zahlen unserer Untersuchung:

$$\text{BM} = 42\%$$

$$\text{HM} = 76\%$$

weisen auf eine geringe Bedeutung im Vergleich zur Häufigkeit hin, was uns aber unwahrscheinlich dünkt. Diese Bagatellisierung rührt wohl daher, daß das billige Industrieland sich nur im Augenblick der Ansiedlung als Vorteil ergab, während andere Faktoren (z. B. die gute Verkehrslage) sich auch heute noch und fortwährend spürbar auswirken.

Zieht man lediglich die Wirkung in Betracht, so gehört der vorliegende Faktor zum Standortsfaktor «Günstige Liegenschaft». Für uns ist aber auch der ursächliche Zusammenhang wichtig, und deshalb erfolgt die Einreihung als selbständiger Standortsfaktor, weil die Bürgergemeinde Olten dieses Land bewußt billig und nur für Industriezwecke abgegeben hat. — Wir haben versucht, anhand der Protokolle die nähern Umstände und die Beweggründe festzustellen, und geben nachfolgend einen Überblick über die Entwicklung dieser Landverkäufe der Bürgergemeinde.

Nachdem die Schweizerische Centralbahn Terrain im Tannwaldgebiet für den Bahnbau erworben hatte — z. T. wurde es ihr unentgeltlich überlassen —, sind erst 1885 wieder Verkäufe von Parzellen im Tannwald vorgekommen, also nach der im Jahre 1871 erfolgten Trennung der Stadtgemeinde in Einwohnergemeinde und Bürgergemeinde, in welcher letzterer Eigentum der gemeindeeigene Grund und Boden überging. Eindeutig erhellt aus den Akten, daß die Initiative zu diesen Verkäufen nicht von der Bürgergemeinde ausging, sondern daß ein Gesuch

³² cf. Schwab: a. a. O. S. 100ff., 579ff. und 618ff.

³³ cf. Schwab: a. a. O. S. 603ff. — Auch wurde zur Zeit der Krise in den dreißiger Jahren versucht, Betriebe, die nicht zur Uhrenindustrie gehören, anzusiedeln.

gestellt worden war³⁴. Aber von Anfang an war doch eine feste Absicht vorhanden: «Die Commission ist grundsätzlich der Ansicht, solchen Gesuchen zu entsprechen, immerhin nur insoweit als es sich um industrielle Anlagen und nicht um Spekulationen handelt»³⁵. So war denn in den Kaufverträgen stets die Bedingung verankert, ohne Einverständnis der Behörden der Bürgergemeinde dürfe das Land zu keinen andern als zu gewerblichen und industriellen Zwecken verwendet werden. Ja man ging noch weiter und vereinbarte die Verkäufe meistens derart, daß der definitive Übergang und die Eintragung ins Grundbuch erst erfolgten, wenn die Fabrik gebaut und in Betrieb gesetzt worden war. Später wurde aber auch regelrecht Propaganda für dieses Land beschlossen, zum ersten Mal im Jahre 1896, als die Forstkommission einen Kredit von 100 Franken für Reklame für das Industriequartier bewilligte. Zur bessern Erschließung des ganzen Gebietes erstellte die Bürgergemeinde 1895 ein Industriegeleise, das sie unterhielt und den Industriebetrieben gegen Entschädigung zur Benützung überließ³⁶. Eine größere Aktion wurde in den Jahren 1903 und 1904 unternommen, als der ganze Tannwald abgeholzt wurde³⁷ und man erneut Propaganda beschloß³⁸.

Die Interessen der Einwohnergemeinde blieben stets gewahrt, wurde doch die Forstverwaltung angewiesen, bei Landverkäufen zu Industriezwecken die Klausel beizufügen, bei «Unternehmungen auf Aktien» sei als Gesellschaftssitz die Stadt Olten zu bezeichnen³⁹. Die Quadratmeterpreise betrugen anfänglich 35 Rp., stiegen in den neunziger Jahren auf Fr. 1.—, 1.50 und 2.— und erreichten nach der Jahrhundertwende Fr. 3.— bis 3.50⁴⁰. Aus den Protokollen geht ferner hervor, daß viele Verkaufs-

³⁴ Bei den Verhandlungen über den ersten Verkauf lesen wir: «In der Absicht, solche Geschäfte in Olten anzuziehen und dauernd zu halten, wird dem Gesuch zu entsprechen beantragt...» Protokoll der Forstkommission der Bürgergemeinde vom 22. Okt. 1885.

³⁵ Forstkommmissionsprotokoll vom 15. Nov. 1889.

³⁶ Später (laut Grundbucheintrag 1921) ging das Industriegeleise an die Einwohnergemeinde über.

³⁷ «Bericht und Antrag der Forstkommission an Bürgerrath und Bürgergemeinde betr. Aufforstung Allerheiligenberg und Abholzung im Tannwald: ... Durch die Beseitigung der Holzbestände wird das eigentliche Bestreben, das Tannwaldgebiet der Industrie zu eröffnen, eine wesentliche Unterstützung und Förderung erfahren.» Forstkommmissionsprotokoll vom 24. Dezember 1902. —

Von Gesetzes wegen ist das Roden nur erlaubt, wenn gleichzeitig an anderer Stelle aufgeforstet wird. Die Bürgergemeinde benützte dazu den Allerheiligenberg.

³⁸ «Mit der Erweiterung des Elektrizitätswerkes ist der Moment gekommen um die Heranziehung weiterer industrieller Geschäfte auf den hiesigen Platz ins Auge zu fassen. Zu Propagandazwecken wirft der Rath einen Kredit von Fr. 300.— aus.» Bürgerratsprotokoll vom 26. Nov. 1903. — Wir stoßen hier auf eine zeitgenössische Bestätigung der standortbildenden Wirkung des Elektrizitätswerkes Ruppoldingen um die Jahrhundertwende, cf S. 66.

³⁹ Forstkommmissionsprotokoll vom 10. Juli 1899.

⁴⁰ Nach Protokollen und Kaufverträgen der Bürgergemeinde.

verhandlungen zu einem negativen Resultat geführt haben. (In der Zeit zwischen 1889 und 1909 waren es ungefähr 15.)

Einer der Landverkäufe vermag unser ganz spezielles Interesse zu erregen, weshalb wir auf die Verhandlungen darüber näher eingehen. Im Jahre 1904 regte Ständerat Casimir von Arx, damals Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Bundesbahnen, an, den SBB den ganzen oberen Tannwald (ca. 14 ha) zu billigem Preis zum Kauf zu anbieten, «d. h. die Bundesbahnen zu diesem Kauf zu provozieren»⁴¹. Er begründete seine Anregung folgendermaßen: «Durch den Bau des zweiten Geleises der Bötzinglinie ist der Bahnhof Olten insofern in seinen Interessen bedroht, als künftig der Güterverkehr aus dem Norden nach dem Gotthard via Brugg instradiert werden und der daherige Verkehr sich naturgemäß entsprechend vermindern wird. — Um diesen Ausfall zu kompensieren, ist an zuständiger Stelle in bestimmte Aussicht genommen, dem hiesigen Platz den Wagenbau der SBB zu reservieren. Da nun des fernern geplant ist, künftig nur noch die großen vierachsigen Personenwagen zu bauen, wie solche dormalen bei der Gotthardbahn im Gebrauche sind, so ist auch ein entsprechend großes Terrain notwendig, dessen Ausbau successive vorgenommen werden wird».⁴¹ Diese Argumentation fand Gehör, und man beschloß, das genannte Terrain den SBB zum Preise von Fr. 1.25 per m² anzubieten. Der Kauf kam ein Jahr später zustande. Die sonst vorsichtigen Oltnen Bürger hatten aber dabei vergessen, eine Klausel betreffend den Ausbau der Werkstätte anzufügen. Die Folge davon ist, daß dieses Land zu einem kleinen Teil heute noch brachliegt, und vom benützten Teil dient ein großes Stück als Lager der Oberbauwerkstätte, das u. E. nicht ausgesprochen auf diesen zentralen Standort angewiesen ist⁴². Rückblickend scheint dieser Verkauf seinen Zweck nicht erfüllt zu haben. Nach dem Bau des Hauensteinbasistunnels war die Lage von Olten auch nicht mehr so ungünstig, wie sie Ständerat Casimir von Arx geschildert hatte. Wir zweifeln nicht daran, daß es möglich gewesen wäre, die Hälfte dieses Landes zu einem höheren Preis an Industrieunternehmen zu verkaufen ohne die Ausdehnungsbedürfnisse der eigentlichen SBB-Werkstätte einzuschränken, und daß dabei der Nutzen für die Stadt Olten bedeutend größer gewesen wäre (nicht zuletzt auch deshalb, weil die Privatindustrie im Gegensatz zur SBB-Werkstätte als Steuerzahler interessant wäre.)

Nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß die Einwohnergemeinde, soweit sie überhaupt über Land verfügte, das sich zu Industriezwecken verwenden ließ,⁴³ dieses ebenfalls zu mäßigen Preisen abgegeben hat.

⁴¹ Protokoll der Bürgergemeindeversammlung vom 20. Juni 1904.

⁴² Wie im Herbst 1954 bekannt wurde, hat der Verwaltungsrat der SBB beschlossen, eine neue Oberbauwerkstätte im Gäu zwischen Hägendorf und Egerkingen zu bauen, welche die Aufgaben der bisherigen Betriebe in Olten und Zürich zu übernehmen hat.

⁴³ Z. B. das bei der Aarekorrektur und der Errichtung des Stauwehrs im Hasli gewonnene Land.

7. Diverse Faktoren

In dieser Gruppe sind die restlichen Standortsfaktoren zusammengezogen, ohne daß sie in irgend einer Weise miteinander verwandt wären. Es handelt sich auch durchwegs um relativ unbedeutende Faktoren.

a) Olten neutral

Daß Olten verhältnismäßig unbekannt sei und der Käufer deshalb keine Vorurteile gegen eine Ware habe, die von Olten stamme, ist der Sinn dieses Standortsfaktors. Dieser «Vorteil» ist aber jeder kleineren Ortschaft eigen und wir können uns seine standortbildende Wirkung nicht recht vorstellen. Für Olten jedenfalls ist es ein Einzelfall geblieben.

$$\text{BM} = 5\%$$

$$\text{HM} = 6\%$$

b) Günstiges Milieu

Die Gesinnung und der Geist einer Ortschaft vermögen sicher auf den Unternehmer einen Einfluß auszuüben. Olten besitzt keine aristokratische Tradition und ist besonders seit der französischen Revolution gewerblichen und industriellen Unternehmungen und Gründungen gegenüber sehr positiv eingestellt gewesen⁴⁴. Ein Beispiel dafür sehen wir in der Art und Weise, in der die Bürgergemeinde den Tannwald für Industriezwecke nutzbar machte. Daß sich diese Geisteshaltung standortbildend ausgewirkt hat, ist sehr einleuchtend.

$$\text{BM} = 9\%$$

$$\text{HM} = 19\%$$

c) Oltens Eigenbedarf

Wohl bei den wenigsten Betrieben unseres Kollektivs fällt der Absatz ihrer Produkte in Olten selbst stark ins Gewicht. Am ehesten kann davon noch die Rede sein bei solchen Betrieben, bei denen der Standortsfaktor «Anlehnung» im Spiele war. Dennoch haben einige Betriebe die Absatzmöglichkeiten am Platze so hoch erwartet, daß daraus ein Einfluß auf die Standortswahl erwuchs. Wahrscheinlich hatten sie dabei aber nicht nur Olten, sondern auch das ganze Wirtschaftsgebiet im Auge.

$$\text{BM} = 9\%$$

$$\text{HM} = 19\%$$

d) Keine Konkurrenz in der Umgebung

Weil in der weitem Umgebung von Olten kein Konkurrenzunternehmen existierte, hat sich Olten speziell für Betriebe, deren Absatzbezirk zum vornherein — aus welchen Gründen bleibe dahingestellt — auf eine nicht allzu große Region beschränkt ist, als Standort ergeben.

⁴⁴ cf. S. 43f.

$$\text{BM} = 18\%$$

$$\text{HM} = 19\%$$

e) Billige Arbeitskräfte

Die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt haben sich im Laufe der Zeit stark gewandelt. Gegenwärtig sind die Arbeitskräfte ziemlich knapp und das Lohnniveau wird durch all die allgemeinen Vereinbarungen, wie die Gesamtarbeitsverträge, ausgeglichen. Generell scheint Olten nie besonders billige Arbeitskräfte aufgewiesen zu haben, aber in einzelnen Branchen und für gewisse Perioden traf dies zu, wie unsere Untersuchung ergeben hat.

Interessant ist dabei die Auffassung des einen Betriebes, der auch noch einen Vorteil darin erblickte, daß kein anderer Betrieb seiner Branche in Olten ansässig war, der die von ihm angelernten Arbeitskräfte hätte wegnehmen oder ihn so zur Auszahlung höherer Löhne hätte zwingen können⁴⁵.

$$\text{BM} = 21\%$$

$$\text{HM} = 25\%$$

f) Standortsursache unbekannt

Für eine restliche Anzahl von Betrieben bleiben die Standortsursachen unbekannt und unbestimmbar, weil sich nichts Wegweisendes finden ließ, das die Eingliederung in irgend einen bestehenden oder in einen weitem Standortsfaktor ermöglicht hätte. Daß es sich dabei nicht um einen echten Standortsfaktor handelt, ist offensichtlich. Wir sehen uns aber gezwungen, diesen Sachverhalt gleichwohl in der Art eines Standortsfaktors darzustellen, damit sich bei der Bewertung keine Lücke ergibt.

$$\text{BM} = 64\%$$

$$\text{HM} = 38\%$$

C. Die Gründe für Wegzug oder Liquidation

(Die «negativen» Standortsfaktoren)

Wie aus dem vorhergehenden Kapitel⁴⁶ hervorgeht, sind von den 65 Betrieben unseres Untersuchungskollektivs 14 liquidiert und 3 von Olten wegverlegt worden. Man möchte nun natürlich wissen, ob und in welchem Ausmaß dabei «negative» Standortsfaktoren mitgewirkt haben. Es war aber sehr mühsam und z. T. heikel, über die Gründe insbesondere der Liquidationen zuverlässige Auskünfte zu erhalten.

⁴⁵ Dies bedeutet also gerade die Umkehrung des Faktors «Fachleute vorhanden».

⁴⁶ cf. S. 48.

1. Die Wegzüge

Die Gründe für den Wegzug von Olten sind uns bei zwei Betrieben gänzlich unbekannt. Die Eintragungen im Handelsregister und im Fabrikverzeichnis weisen nur daraufhin, daß diese Betriebe nicht aufgehoben, sondern verlegt wurden. Hingegen sind wir im dritten Fall aus direkter Quelle orientiert und gehen deshalb näher darauf ein.

Es handelt sich um einen Hilfsbetrieb der Textilbranche, der sich seinerzeit in Olten niederließ, weil sich Olten im Zentrum jenes Gebietes befand, in welchem die als Kunden in Frage kommenden Firmen gelegen waren. Die Entwicklung einer neuen Technik in diesem Zweig der Textilbranche hatte zur Folge, daß sich der Kundenkreis in die Ostschweiz verlagerte.⁴⁷ Dadurch entstanden unserem Betrieb höhere Frachtspesen, die eine Verlegung des Fabrikstandortes ebenfalls in die Ostschweiz veranlaßten. Durch diesen Standortswechsel sollen die Kosten der Bahntransporte um mehr als 80 % (um nahezu 30 000 Franken pro Jahr) gesenkt worden sein.

Wir haben hier ein — man ist versucht zu sagen stilreines — Beispiel eines nach den Transportkosten orientierten Betriebes vor uns. Übrigens ist es der einzige Fall in unserer Untersuchung, bei dem man ein der Standortstheorie vollkommen entsprechendes Verhalten feststellen kann.

2. Die Liquidationen

Unsere Analyse erlaubt uns die eindeutige Feststellung, daß in keinem unserer Fälle die Liquidation standortbedingt war. Als mutmaßliche Gründe der verschiedenen Liquidationen ließen sich nämlich folgende Umstände ermitteln: Absatzschwierigkeiten; finanzielle Schwierigkeiten; der Konkurrenz nicht gewachsene Produkte; Nichtschritt halten mit den technischen Neuerungen; unfähige Leitung; interne und persönliche Gründe; oder Kombinationen dieser einzelnen Faktoren. Bei einem solchen Ergebnis wäre es nicht begründet, weiter auf die Ursachen der Liquidationen einzugehen.

3. Die nicht realisierten Niederlassungsprojekte

Neben den Unternehmungen, die sich in Olten niedergelassen haben, gibt es aber auch eine sehr große Zahl von Betrieben, die sich mit dem Gedanken einer Ansiedlung in Olten trugen, aber in der Folge doch nicht nach Olten zogen. Es wäre für uns äußerst interessant, die Gründe, die zur Verwerfung dieses Gedankens führten, kennen zu lernen. Aber hier stehen wir hoffnungslosen Schwierigkeiten gegenüber. Als einzige Quelle, die uns über solche Unternehmen Näheres berichtet, haben wir die Protokolle der Bürgergemeinde Olten gefunden, in denen des öftern von Interessenten für Industrieland die Rede ist⁴⁸. Über die Gründe des

⁴⁷ Die erwähnte neue Technik wurde zur Hauptsache von Betrieben eingeführt, die sich von der Stickerei abwandten.

⁴⁸ Es ist indes anzunehmen, daß ein Teil dieser Interessenten überhaupt nie zu einer Betriebsgründung gekommen ist.

negativen Resultates der Verhandlungen werden wir aber nur unterrichtet, wenn die Bürgergemeinde nicht auf das Gesuch eintrat, was sehr selten geschah. Daneben haben wir versucht, ältere im Oltner Wirtschaftsleben hervorragende Persönlichkeiten (vor allem auch Grundbesitzer) über diese Frage zu interviewen⁴⁹. Die Ergebnisse unserer Nachforschungen sind in den folgenden, notgedrungen etwas allgemein gehaltenen Ausführungen verarbeitet.

Grundsätzlich unterscheiden sich zwei Gruppen von solchen «nicht in Olten angesiedelten» Betrieben, nämlich die eine, welche sich in der Umgebung von Olten niederließ, und die andere, welche jene Betriebe umfaßt, die in einer ganz anderen Gegend sesshaft wurden. Wir kommen zum Schluß, daß bei diesen zwei Gruppen die Gründe zur Nichtwahl Oltens als Standort nicht dieselben sind, und zwar insofern als wohl irgend ein Umstand die in der Umgebung niedergelassenen Betriebe von der Ansiedlung in Olten selbst abhielt, dieser aber doch weniger stark war als die für die ganze Gegend gültigen attrahierenden Standortsfaktoren. Wohingegen bei den Betrieben der andern Gruppe den für Olten wirkenden Standortsfaktoren von Anbeginn an gleichstarke oder noch stärkere Faktoren, die für eine ganz andere Gegend wirkten, gegenüberstanden. Aus dieser Gruppe ist uns nur eine Einzelheit bekannt geworden: Bald nach dem Ersten Weltkrieg interessierte sich eine Unternehmung für Land in Olten, um ihren Betrieb hieher zu verlegen, sah aber nach weiteren Überlegungen davon ab, mit der Begründung, Olten sei ihr politisch zu unruhig⁵⁰. Wir sind jedoch nicht geneigt, dies als einen «negativen» Standortsfaktor zu betrachten, der von Bedeutung wäre.

Anders verhält es sich mit den Gründen, welche die in der Umgebung niedergelassenen Betriebe von Olten fernhielten. Zweifellos sind hier Faktoren im Spiel, die auf Olten beschränkt sind, weshalb es eher möglich ist, sie herauszuschälen. In erster Linie müssen die hohen Bodenpreise genannt werden, die ihrerseits eine Folge der großen Nachfrage nach Bauland und im speziellen des Mangels an Industrieland sind. Es ist heute kaum mehr möglich, einen größeren Industriebetrieb in Olten so zu plazieren, daß er genügend Raum und die nötigen Zufahrtswege besitzt. Von verschiedenen Betrieben in der Umgebung ist uns bestätigt worden, daß sie sich gerne in Olten niedergelassen hätten, wenn sie den erforderlichen Boden hätten erwerben können.⁵¹ Als zweiten Grund nennt man etwa steuertechnische Erwägungen. Leider konnten wir keine

⁴⁹ Begreiflich ist, daß wir nicht alle Personen erreichen konnten, die in der Lage wären, uns eine Auskunft über Niederlassungsprojekte zu geben. Vielleicht ist da oder dort noch eine Einzelheit in lebendiger Erinnerung geblieben, die uns leider nicht bekannt wurde. Im allgemeinen haben wir aber festgestellt, daß es schwer hält, präzise Angaben über die uns wichtigen Fragen zu erhalten.

⁵⁰ Möglicherweise ist dies auf die Tätigkeit des Oltner Aktionskomitees im Generalstreik von 1918 zurückzuführen.

⁵¹ Näheres zu diesem Problem s. S. 114f.

Einzelheiten in Erfahrung bringen. Was die generelle Betrachtung anbetrifft, so werden wir später noch darauf zurückkommen⁵². Ein weiterer Grund ist sicher in den Faktoren der Gruppe «Zufälligkeiten» zu finden. Ebensogut wie diese Faktoren sich zugunsten von Olten ausgewirkt haben, werden sie auch zuungunsten von Olten tätig gewesen sein, indem sie Betriebe, die sich in Olten niederzulassen gedachten, in die Umgebung ablenkten. Leider können wir auch diese Ansicht nicht durch praktische Beispiele untermauern. Einen letzten Grund — obwohl wir ihn ebenfalls nicht durch eine Illustration belegen können — sehen wir darin, daß Olten weitgehend auf Arbeitskräfte aus der Umgebung angewiesen ist. Daher ist es durchaus denkbar, daß ein Betrieb sich mehr Vorteile verspricht von einer Ansiedlung in einer typischen Wohn-gemeinde der Umgebung als von einer solchen in Olten selbst.

In diesem Zusammenhang müssen wir auch eine Beobachtung des Handelsregisteramtes von Olten erwähnen⁵³, daß nämlich hin und wieder kleine Unternehmen in Olten gegründet werden, aber wegziehen, sobald die Geschäftstätigkeit sich befriedigend entwickelt. (Abgesehen von denen, die wegziehen, weil ihre Geschäftstätigkeit unbefriedigend ist.) Daß diese Unternehmen in unserer Untersuchung nicht erscheinen, ist klar, besonders auch, weil sie sich oft bei der Gründung in erster Linie dem Handel widmen und erst mit fortschreitender Konsolidierung zur Fabrikation übergehen. Die Gründe zu diesem Verhalten — soweit es sich nicht um eine allgemeine, überall feststellbare Erscheinung handelt, oder soweit der Wegzug nicht durch einen Wechsel der leitenden Personen oder durch ähnliche Gründe bedingt ist — können nicht in steuer-technischen Überlegungen liegen, weil Olten weder Privilegien für die Gründung noch Verschärfungen für die ansässigen Unternehmen kennt. Es scheinen nur zwei, sich ergänzende Gründe plausibel zu sein, nämlich die vorzügliche verkehrstechnische Lage Oltens, die dem Chef, der zu Beginn selbst der Reisetätigkeit obliegt, Vorteile bietet, und die prekären Platzverhältnisse von Olten, die einem aufstrebenden, jungen Unternehmen den Erwerb von genügend Land zu billigem Preis verun-möglichen.

D. Faktoren ohne unmittelbare Wirkung («Neutrale» oder «potentielle» Standortsfaktoren)

In diesem Abschnitt wollen wir alle Bemerkungen über Verhältnisse besprechen, die von den Betrieben unseres Kollektivs wohl als Stand-ortsvorteile oder als Standortsnachteile empfunden werden, die aber trotzdem weder einen Zuzug noch einen Wegzug verursacht haben. In unserer Untersuchung treten sie also in keiner Weise in Erscheinung. Hingegen besteht die Möglichkeit, daß sie Betriebe von der Ansiedlung in Olten abgehalten haben — wozu wir allerdings weder Bestätigung

⁵² cf. S. 86f.

⁵³ Mitteilung von Herrn Hermann Hagmann, Adjunkt, Handelsregisteramt Olten-Gösgen.

noch Ablehnung aus unserer Untersuchung ableiten können — oder noch abhalten oder auch anziehen werden. Deshalb fühlen wir uns verpflichtet, sie gewissermaßen als «potentielle» Standortsfaktoren aufzuführen.

1. Die Arbeiterschaft

Unter diesem Titel werden fünf einzelne Problemkreise erörtert, die mit der arbeitenden Belegschaft in irgendwelchem Zusammenhang stehen.

a) Die Industriearbeiterinnen

Von zwei Betrieben, die zusammen über 200 Arbeiterinnen beschäftigen, wurde darauf hingewiesen, daß es in Olten schwierig sei, genügend Industriearbeiterinnen zu erhalten. Andererseits wurde uns von andern Betrieben, die aber weniger Arbeiterinnen beschäftigen, versichert, sie fänden immer genug geeignete weibliche Arbeitskräfte, auch um einem saisonalen Ansturm zu genügen. Auf Grund dieser beiden, sich scheinbar widersprechenden Bemerkungen kommen wir zum Schluß, daß das Angebot an weiblichen Arbeitskräften für die Industrie in Olten wohl den Bedarf kleiner Unternehmen zu decken vermag, daß es aber zu gering oder zumindest knapp ist für größere Unternehmungen.

Zur Überprüfung dieser Aussage greifen wir auf die statistischen Grundlagen zurück. Dabei erinnern wir uns vorerst an die kleine Zahl von Zupendlerinnen⁵⁴. Allerdings weist dagegen Olten seit 1930 verhältnismäßig mehr weibliche Berufstätige auf (32 bis 33 %) als der Kanton Solothurn (28 bis 30 %) und auch als die Schweiz. Dieser Anteil sinkt aber schon beträchtlich, wenn wir die berufstätige Arbeitsbevölkerung oder gar die Berufstätigen der Erwerbsklasse Industrie und Handwerk heranziehen.

Tab. 24⁵⁵

	Promilleanteil der weiblichen Personen in Olten					
Jahr	1905	1910	1930	1939	1941	1950
an den Berufstätigen im ganzen	.	262	330	.	324	322
an der Erwerbsklasse						
Industrie und Handwerk	.	—	—	.	241	225
am Pendlergewinn	.	158	120	.	177	168
an der berufstätigen						
Arbeitsbevölkerung	.	216	250	.	271	263
an den Beschäftigten						
laut Betriebszählung	.	233	.	252	.	.

⁵⁴ cf. S. 33f.

⁵⁵ Berechnet nach den Veröffentlichungen über die Volks- und die Betriebszählungen und nach den Angaben über die Pendelwanderung. Für 1920 ist die Aufteilung nach Geschlecht nicht veröffentlicht. Die Aufteilung nach Erwerbsklassen ist erst seit 1941 nach Geschlecht getrennt. — Die Quellen sind bei den Tabellen 9, 10 und 12 zitiert (cf. S. 31, 33 und 36).

Die in Olten eher überdurchschnittlich vorhandenen weiblichen Arbeitskräfte wenden sich also von der Industrie ab. Und da ja der Zustrom aus der Umgebung gering ist, müssen wir der Ansicht, in Olten seien die Industriearbeiterinnen knapp, recht geben. Ein Vergleich der Anteile der Fabrikarbeiterinnen an der Gesamtzahl der Fabrikarbeiterschaft in Olten mit denen der umliegenden Ortschaften gibt uns den eindeutigen Beweis und weist zugleich den Weg zur Lösung. Denn es scheint doch unerklärbar, warum nicht mehr Industriearbeiterinnen nach Olten pendeln, wenn doch das Oltnr Einzugsgebiet so ausgedehnt ist und in Olten ein gewisser Mangel besteht.

Tab. 25⁵⁶

Auf 1000 dem Fabrikgesetz unterstellte Personen sind . . . weiblichen Geschlechts

Gemeinde	Jahr	1929	1937	1944	1949
Olten		161	200	192	199
Wangen bei Olten		847	697	814	757
Trimbach		359	460	427	492
Dulliken ⁵⁷		—	353	272	257
Schönenwerd		483	507	441	422
Aarburg		636	560	393	365
Zofingen		437	412	368	346
Wirtschaftsgebiet von Olten ⁵⁸		558	464	472	457
Kanton Solothurn		322	315	268	280
Schweiz		360	353	304	314

Wie nun aber die Tabelle 25 zeigt, ist Olten von Ortschaften umgeben, die einen überdurchschnittlichen, ja z. T. enorm hohen Prozentsatz Fabrikarbeiterinnen beschäftigen. Und es ist durchaus verständlich, wenn die weiblichen Arbeitskräfte die ihnen am nächsten gelegenen Arbeitsstätten vorziehen und nicht bis nach Olten kommen.

Wir haben noch einem hier möglichen Einwand gegen unsere Argumentation entgegenzutreten, der Bemerkung nämlich, ein geringer Anteil an Fabrikarbeiterinnen sei doch einfach die Folge der Anwesenheit von vielen und großen Betrieben, z. B. der Metallindustrie, die ihrer Natur entsprechend fast ausschließlich Männer beschäftigen. Es stimmt zwar, daß die Metall- und Maschinenindustrie und die Industrie der Erden und Steine, die sehr wenig Arbeiterinnen beschäftigen, in Olten zahlreich vertreten sind. Aber wir haben ja von der ausgeglichenen Verteilung der Oltnr Industrie auf fast alle Industriegruppen Kenntnis und wissen, daß die Textilindustrie und die Bekleidungs- und Wäscheindustrie, die im allgemeinen vorwiegend Arbeiterinnen beschäftigen, ebenfalls in bedeutendem Umfang vorkommen. Es trifft also keineswegs zu, daß die Oltnr Industrie ausgesprochen auf Männerarbeit ausgerichtet ist.

⁵⁶ Die Quellen sind bei Tabelle 13 zitiert (cf. S. 37).

⁵⁷ In Dulliken existierte 1929 noch kein Fabrikbetrieb. cf. Tab. 15, S. 39.

⁵⁸ cf. S. 24ff.

Übrigens sind die meisten der großen, Arbeiterinnen absorbierenden Betriebe der Umgebung bei ihrer Standortswahl nicht von diesem Umstand beeinflusst worden. Hingegen liegt es durchaus im Bereich des Möglichen, daß vor allem in der jüngsten Zeit dieser Grund Betriebe, die sich in der Umgebung niederließen, von der Ansiedlung in Olten selbst abgehalten hat. Trägt sich doch sogar eine Oltner Unternehmung mit dem Gedanken, ihren Betrieb zu dezentralisieren und die arbeitsintensiven Fabrikationsabteilungen in industriearme Gemeinden der Umgebung zu verpflanzen, um auf ein größeres und auch günstigeres Reservoir an weiblichen Arbeitskräften zurückgreifen zu können. In Olten würden dabei lediglich Verwaltung, Versand, Warenlager und ein kleiner Rest der Fabrikation zurückbleiben. Das kleine Angebot an Arbeiterinnen scheint sich also zu einem «negativen» Standortsfaktor zu entwickeln, dessen Wirksamkeit aber aus den schon dargetanen Gründen nicht belegt werden kann.

Man sollte zwar meinen — und dies gerade in der heutigen Zeit, wo die berufstätige Ehefrau keine Seltenheit mehr ist —, ein städtisches Gemeinwesen würde ein reichliches Angebot an weiblicher Arbeitskraft hervorbringen. In Olten scheint indessen die Zahl derjenigen, die gewillt sind, Fabrikarbeit zu leisten, klein zu sein, wahrscheinlich weil hier keine eigentlichen Arbeitermassen existieren. Diese haben sich auf eine weite Umgebung — besonders auf die Vororte — verteilt, und der Typus des Arbeiters, der zuhause sich noch landwirtschaftlich betätigt und dessen Ehefrau sich vorwiegend mit diesem Nebengewerbe beschäftigt, ist um Olten herum stark verbreitet.

b) Die Staatsbetriebe ⁵⁹ als Arbeitgeber

Die Staatsbetriebe sind in Olten gut vertreten und benötigen dementsprechend viel Personal. Obwohl nur die SBB-Werkstätte als Industriebetrieb gilt, macht sich doch — wie wir des öftern hören konnten — eine für die Privatindustrie unangenehme Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt geltend. Dabei äußert sich diese Konkurrenz weniger in der Weise wie zwischen Betrieben der Privatindustrie; sondern es spielen ganz andere Überlegungen eine wichtige Rolle. In erster Linie sind es die gesicherte Position und der Anspruch auf Pensionierung, die den Arbeiter zum Stellenwechsel veranlassen, auch wenn damit unter Umständen eine Lohneinbuße verbunden ist. Für die Privatindustrie ist dieser Übertritt besonders empfindlich, weil er meistens dann erfolgt, wenn der betreffende Arbeiter im Betrieb gut eingearbeitet ist ⁶⁰, und weil es sich oft

⁵⁹ Den Begriff «Staatsbetrieb» verwenden wir in diesem Abschnitt als Gegensatz zum Privatbetrieb und verstehen darunter Betriebe, die im Eigentum von Bund, Kanton oder Gemeinde stehen. Wir stellen uns damit in Widerspruch zu einem an anderer Stelle auch von uns angewandten Sprachgebrauch, der den Begriff «Staat» als Synonym zu «Kanton» verwendet.

⁶⁰ Nicht selten steht der Übertritt im Zusammenhang mit der Verheiratung, weil im Augenblick der Familiengründung die wirtschaftliche Sicherheit in den Vordergrund tritt.

um vorzügliche Arbeitskräfte handelt, die aber in diesem Fall auch durch eine Lohnaufbesserung kaum auf die Dauer zu halten sind.

Um der Realität möglichst nahe zu kommen, ist aber auch die andere Seite zu beachten. Hier ist vorerst festzustellen, daß die Staatsbetriebe sehr wenig Leute dem Arbeitsmarkt zur Verfügung stellen. Einzig die SBB-Werkstätte bildet Lehrlinge aus, die sie nach Lehrabschluß grundsätzlich nicht weiterbeschäftigt, die also in die Privatindustrie übertreten. Da diese jungen Arbeiter sich aber meistens von Olten fortbegeben und später oft zu den SBB zurückkehren (Lokomotivführer), ist die Kompensationswirkung für die Oltnen Industrie nicht groß⁶¹.

Was nun die Einstellungen anbetrifft, so handelt es sich größtenteils um Ersatz für die Abgänge (Pensionierung usw.) und nur vorübergehend kommen Neueinstellungen vor. Für kurzfristige Personalbedürfnisse wird von Fall zu Fall auf die Privatindustrie Rücksicht genommen⁶². Die Ersatzeinstellungen sind allerdings schon recht beträchtlich, wenn man bedenkt, daß allein die SBB in Olten über 2000 Personen beschäftigen⁶³. Dazu kommen noch die Betriebe der PTT-Verwaltung und auch die Städtischen Werke, die eine ähnliche Rolle spielen. Es darf — auch ohne daß die Bewegung zahlenmäßig erfaßt und belegt werden kann — gesagt werden, daß die staatlichen Betriebe auf dem Oltnen Arbeitsmarkt eine gewisse Vorzugsstellung genießen, die sich für die Privatindustrie als nachteilig erweist und sie zwingt, ihre betriebsinterne Sozialfürsorge und -versicherung vermehrt auszubauen.

Die eben geschilderte Einwirkung der Staatsbetriebe auf den Arbeitsmarkt wurde von so vielen Seiten als Standortnachteil von Olten erwähnt, daß wir nicht erstaunt wären, wenn dieser Umstand den Charakter eines «negativen» Standortfaktors annehmen würde. Andererseits müssen wir mit allem Nachdruck gleich zwei Sachverhalte in Erinnerung rufen, die — wenn vielleicht auch nicht direkt — für die Privatindustrie doch vorteilhaft sind, nämlich die Aufträge, welche die Staatsbetriebe in Olten vergeben, und die hohe Krisenfestigkeit, die ihnen innewohnt.

c) Die Wohnungsnot

Zur Zeit des größten Wohnungsmangels und der Freizügigkeitsbeschränkung in Olten während und nach dem Zweiten Weltkrieg (unge-

⁶¹ In der letzten Zeit hört man demgegenüber aber auch von Austritten aus dem Staatsdienst (SBB) und Übertritten zur Privatindustrie; eine Erscheinung, die allerdings nur während einer ausgesprochenen Hochkonjunktur möglich sein dürfte.

⁶² Z. B. übernehmen die SBB Arbeiter von Privatunternehmen (sog. Unternehmerarbeiter) in den Zeiten flauen Geschäftsganges (Saisonschwankungen), d. h. die SBB beschäftigen diese Arbeiter, die aber weiterhin im Arbeitsvertragsverhältnis mit dem Privatunternehmer bleiben.

⁶³ Der Personalbestand des Hauptbahnhofes Olten betrug 1862: 71; 1902: 573 und 1955: 1046. (Wiesli, Urs: Die bahnbedingte Entwicklung der Stadt Olten. ONB 1956). 1955 finden im Bahnbetrieb überhaupt in Olten 2051 Personen ihr

fähr vom Oktober 1941 bis September 1950)⁶⁴, war es kaum möglich, verheiratete Arbeiter oder Angestellte von auswärts zu engagieren, weil sie in Olten keine Wohnung fanden. Wenn es nicht gelang, in der Umgebung eine Wohnung zu beschaffen, so war das Engagement überhaupt nicht möglich. Daß dies besonders für diejenigen Betriebe empfindlich war, die als einzige am Platze Spezialarbeiter einer bestimmten Kategorie beschäftigen, liegt auf der Hand; denn diese Betriebe waren dadurch gezwungen, die Belegschaft für ihre Branche selbst anzulernen und auszubilden.

Bedeutungsvoll ist, festzustellen, daß sich als Folge der Wohnungsnot eine Zunahme der Pendelwanderung ergeben hat⁶⁵. Im übrigen ist es eine Erscheinung, die durch die außerordentlichen Verhältnisse während des Krieges verursacht wurde und als solche im ganzen Lande und nicht nur in Olten auftrat.

d) Die Arbeiterzüge

Auf die Bedeutung der Bahnen für die Pendelwanderung wurde schon hingewiesen⁶⁶. Die Knotenpunktlage Oltens gibt die Möglichkeit, daß die Pendelwanderer aus einem sehr großen Gebiet nach Olten zur Arbeit kommen können. Trotz der Zunahme des Auto- und Motorradverkehrs transportieren die Eisenbahnen immer noch den größten Teil der Zupendler, die nicht aus der nächsten Umgebung per Fahrrad oder zu Fuß nach Olten kommen⁶⁷. Die Rolle der Eisenbahnen war aber noch wichtiger zur Zeit, als sie praktisch das einzige Verkehrsmittel darstellten. Doch wurde für den Arbeiter die tägliche Fahrt zum Arbeitsort erst erschwinglich, als die Arbeiterabonnemente⁶⁸ mit ihren großen Rabatten

Auskommen, die 740 Pensionierten nicht eingerechnet. (Mollet, Ernst: Der Oltner Hauptbahnhof. ONB 1956).

⁶⁴ In dieser Zeit wurden von den städtischen Behörden nahezu 1800 Gesuche um Bewilligung der Niederlassung behandelt.

⁶⁵ cf. Tab. 10, S. 33. Die Wohnungsnot ist allerdings nicht die alleinige Ursache.

⁶⁶ cf. S. 27f.

⁶⁷ Obwohl die Autobusbetriebe (Stadtomnibus Olten AG., Automobilgesellschaft Olten—Lortorf—Stüßlingen, Autogenossenschaft Hauenstein—Ifenthal u. a. m.) viele Pendelwanderer nach Olten bringen, hat der Transport per Autocar lange nicht jene Bedeutung, welche er z. B. für gewisse Großbetriebe im Niederramt besitzt, die mit betriebseigenen Autocars ihre Belegschaft von weiter holen müssen. Genaue Zahlen über die von den Pendlern benützten Verkehrsmittel liegen nicht vor. Hingegen vermitteln die schweizerischen Verkehrszählungen, die 1928/29, 1936/37 und 1948/49 durchgeführt wurden, Anhaltspunkte über das Ausmaß des Straßenverkehrs. Anlässlich der letzten Zählung ergab sich für die drei Zählstellen um Olten (nördlich und südlich von Olten und in Wangen), daß die absolut höchsten Verkehrszahlen pro Stunde für Fahrräder entweder zwischen 6 und 7 Uhr oder zwischen 12 und 13 Uhr auftreten: eine eindeutige Auswirkung der Pendelwanderung.

⁶⁸ Die Bedeutung der Arbeiterabonnemente wird untersucht bei: Metzger, Robert: Die Differentialpreise im Verkehr. Zürich 1933. S. 423.

aufkamen, und erst möglich, als bei der Fahrplangestaltung die Wünsche der Arbeiterschaft berücksichtigt wurden. Bei der Schweizerischen Centralbahn, in deren Verkehrsgebiet Olten bekanntlich lag, wurden die Arbeiterabonnemente am 1. Oktober 1890 eingeführt. Arbeiterzüge wurden geführt, sobald ein wirkliches Bedürfnis nachgewiesen war. Eine Pendelwanderung hatte zwar schon vorher existiert. So sollen allein schon aus dem über 5 km entfernten Hägendorf an die 200 Personen in Olten gearbeitet haben, bevor Arbeiterabonnemente und -züge eingeführt wurden⁶⁹. Aus den Gemeinden des Bezirkes Gösgen, speziell aus Winznau, Obergösgen und Lostorf, kamen Pendelwanderer ebenfalls recht zahlreich nach Olten. (Übrigens sind dies die einzigen Gemeinden mit recht bedeutenden Pendelwandererkontingenten, die heute noch über keine Eisenbahnlinie verfügen.) Diese Pendlers bildeten den Rückgrat der Haslifähre⁷⁰ (in Betrieb von 1841 bis zirka 1900) und der Rankwaagfähre (1873 bis 1902). Drei weitere Fähren im Gebiet, wo heute Bahnhofbrücke und Trimbacher Brücke die Aare überqueren, dienten den Bedürfnissen der im Bahnhof- und im Industriequartier beschäftigten Arbeiter, vor allem aus Trimbach. 1870 wurde mit einem Abonnentenbestand — auch bei den Fähren fuhren die Arbeiter im Abonnement — von 130 Mann pro Tag aus Trimbach und den Bergdörfern gerechnet⁷¹. Doch erst das Zusammenwirken von Arbeiterabonnements und Arbeiterzügen ermöglichte die räumliche und zahlenmäßige Ausdehnung der Pendelwanderung⁷² auf jenen Stand, den wir statistisch belegt haben⁷³.

Nicht genug kann die Wirkung geschätzt werden, die von einem gut ausgebauten und gut bedienten Verkehrsnetz ausgeht. Ein solches erhöht nämlich die Mobilität der Arbeiterschaft um wesentliches und nimmt zugleich Rücksicht auf das Bedürfnis nach einem festen Wohnsitz. Mit andern Worten: der Arbeiter hat die Möglichkeit, von ein und demselben

⁶⁹ Mitteilung von Herrn Arnold Kamber, pens. Bahnbeamter, Olten, der selber noch zu Fuß von Hägendorf nach Olten zur Arbeit gegangen ist, und der 1888 in einem Komitee in Hägendorf mitarbeitete, das auf Anregung von Dr. Adolf Christen die Einführung von Arbeiterzügen und -abonnements von der SCB forderte.

⁷⁰ Meine Großmutter, Frau A. Felchlin-Baumann, deren Familie das Fahrlehen während des ganzen Bestehens der Haslifähre besaß, erzählt oft von der Zeit, als sie selbst im Fährboot stand, und bestätigt, daß die überwiegende Mehrzahl der Fahrgäste sich aus Arbeitern der SCB-Hauptwerkstätte rekrutierte. Sie kann sich aber nicht mehr an die ungefähre Anzahl erinnern.

⁷¹ Fischer, Eduard: Oltners Brückenbuch. a. a. O. S. 44. Hier findet sich noch Näheres über den Verkehr der Fähren und seine Bedeutung.

⁷² Eine interessante Bemerkung über die Pendelwanderer aus dem Kanton Baselland zu Beginn des 20. Jahrhunderts findet sich bei Thürkauf (Verlag und Heimarbeit in der Basler Seidenbandindustrie. Stuttgart 1909. S. 183): «Von Läuferfingen und andern Orten benutzen viele Arbeiter die Züge mit Arbeiterabonnements, um jenseits des Hauensteins im schweizerischen „Manchester“ ihren Erwerb zu suchen, sei es in Fabriken, sei es in den Werkstätten der SBB.»

⁷³ cf. 32ff.

Wohnort aus an verschiedenen Arbeitsorten einer ziemlich großen Umgebung Beschäftigung anzunehmen.

An dieser Stelle sei noch ein geschichtlicher Exkurs erlaubt. Es gilt nämlich, die Rolle von Dr. Adolf Christen bei der Einführung der Arbeiterabonnemente und -züge festzulegen und darüber Klarheit zu schaffen. Steht doch in einer Würdigung seiner Verdienste, er habe als erster in der Schweiz die Einführung von Arbeiterzügen erreicht⁷⁴. Ähnliches hörten wir auch von andern Seiten.

Die ersten Ansätze für Arbeiterabonnemente in der Schweiz dürften im «Tarif für Arbeiterbillette» zu finden sein, der von der Jura—Bern—Luzern-Bahn auf 1. November 1875 eingeführt wurde⁷⁵. Arbeiterabonnemente in ihrer heutigen Form wurden zwei Monate nach der SCB auch von der Jura—Simplon-Bahn ausgegeben. Über die Gründe der Einführung bei der SCB vernehmen wir in den Berichten des Verwaltungsrates allerhand Interessantes. Wir lesen da⁷⁶: «Im Personenverkehr haben wir auf Anregung verschiedener Firmen in Olten die sogenannten Arbeiterabonnemente eingeführt, um in erster Linie den in den Ortschaften des Gäu wohnhaften Arbeitern der Oltener Fabriken zu ermöglichen, den Weg zu und von der Arbeit per Bahn zu machen. . . . Die neue Einrichtung . . . ist sofort sehr stark benützt worden, zumeist auf der Gäubahn mit dem Endpunkt Olten und Olten-Hammer, weil dort die Züge mit der Arbeitszeit wohl harmonieren; der Zudrang war sogar so stark, daß für die Abonnenten besondere Züge eingelegt werden mußten. Bei genügender Frequenz werden wir auch auf anderen Strecken Arbeiterzüge ausführen.» Der Verwaltungsrat der SCB glaubt, daß sich die zur Erzielung eines günstigen finanziellen Resultates nötige große Frequenz bald einstellen werde, weil «in der Umgebung der größeren Centren viele Arbeiter diese Abonnemente benützen werden, um in den nächsten Dörfern billiger leben und besonders billiger wohnen zu können». Die Maximaldistanz betrug anfänglich 15 km, wurde aber bald auf 40 km erhöht. Der Kreis der Abonnenten war hingegen nicht durch ein Maximaleinkommen beschränkt. Der Retourkilometer kam pro Monat auf 40 Rp. zu stehen. Die Arbeiter und Angestellten der SCB-Hauptwerkstätte, die schon vor 1890 zu ermäßigten Taxen Abonnemente zur Fahrt nach Olten lösen konnten, kamen nun in den Genuß eines 50prozentigen Rabattes auf den Arbeiterabonnementen.

Wir haben schon von einem Komitee in Hägendorf gehört, das die Wünsche der Arbeitnehmer auf Einführung von Arbeiterabonnementen

⁷⁴ Meier, Emil: Zum hundertsten Geburtstag von Dr. Adolf Christen. In «Für die Heimat» 5. Jg. 1943.

⁷⁵ Mitteilung des Kommerziellen Dienstes für den Personenverkehr der SBB.

⁷⁶ Schweizerische Centralbahn: 39. Bericht an die ordentliche Generalversammlung der Actionäre. Geschäftsjahr 1890. S. 9.

⁷⁷ Viele Arbeiterfamilien sind bekannt, die seit Generationen vom gleichen Betrieb beschäftigt werden.

und -zügen weiterleitete⁶⁹. (Allerdings sei die Stellungnahme sehr umstritten gewesen und viele der bisherigen Pendelwanderer hätten diese Neuerung bekämpft, weil sie eine Verschärfung der Konkurrenz auf dem Oltner Arbeitsmarkt befürchteten, indem mit der Einführung von Arbeiterzügen die Arbeiter aus weiter entfernten Ortschaften, von denen aus es bisher unmöglich war, nach Olten zur Arbeit zu gehen, geradezu eingeladen würden, nun in Olten Beschäftigung zu suchen. Ebenso sollen die Landwirte dagegen Stellung bezogen haben, weil sie eine Abnahme des Angebotes an Arbeitskräften für die Landwirtschaft befürchteten.) Nach den Angaben im Bericht des Verwaltungsrates der SCB ging aber die Anregung von verschiedenen Oltner Firmen aus. Wir glauben, nicht fehl zu gehen mit der Annahme, diese Aktionen seien von einer einzigen Stelle aus geleitet und koordiniert worden. Und wer anders als Dr. Christen, der als Arzt mit allen Volksschichten Kontakt besaß und ihre besonderen Nöte und Wünsche kannte, hätte dies übernehmen können? Wir sehen also in Dr. Christen den gegen außen nicht in Erscheinung tretenden «*Spiritus rector*».

e) Die ländliche Komponente der Arbeiterschaft

Das große Arbeitereinzugsgebiet bringt es mit sich, daß nicht nur mit der Industriearbeit vertraute Arbeitskräfte in der Oltner Industrie Beschäftigung suchen, sondern auch Arbeiter aus bäuerlichem Milieu, die noch in keiner Weise mit dem industriellen Arbeitsprozeß vertraut sind. Allerdings gehört nur ein kleiner Teil der auf dem Lande wohnenden Oltner Arbeiter zu dieser Kategorie; die Mehrzahl von ihnen ist nämlich an die Industriearbeit gewöhnt und im allgemeinen ihrer Arbeitsstätte sehr treu⁷⁷.

Von einigen Betrieben wird es als Nachteil empfunden, daß in Olten nicht eine homogene Industriearbeiterschaft vorhanden ist, wie man dies vielleicht in einer Großstadt antreffen kann. Andere Betriebe wiederum sehen in dem Umstand, daß Oltens Arbeitereinzugsgebiet sich über eine große und hauptsächlich ländliche Gegend ausbreitet, einen Vorteil, weil dadurch das durchschnittliche Lohnniveau nicht allzu hoch steigt, und weil sie die Verbundenheit des Arbeiters mit der Scholle als günstig bewerten.

Wir gehen mit dieser letzteren Ansicht einig. Die Vorteile des ländlichen Einzugsgebietes von Olten überwiegen zweifellos seine Nachteile um ein Vielfaches. Beide aber beschränken sich nicht auf Olten, sondern gelten für jeden Industriestandort, der Arbeiter aus seiner ländlichen Umgebung beschäftigt.

Der Vollständigkeit halber muß noch erwähnt werden, daß der ländlichen Komponente der Arbeiterschaft sicher ein großer Anteil am Ausbleiben größerer Arbeitskonflikte in Olten zuzuerkennen ist, und daß sie neben dem gemischten Aufbau der Oltner Industrie mit eine Ursache dafür bildet, daß Olten bisher von einer katastrophalen Arbeitslosigkeit verschont blieb.

2. Die Steuern

Es mag erstaunen, daß die Steuerverhältnisse nicht als Standortsfaktor in unserer Untersuchung erschienen sind. Denn weil die Staatssteuer auf Einkommen und Vermögen erst 1896 eingeführt wurde⁷⁸ und zum mindesten vor dem ersten Weltkrieg sehr mässig blieb, war der Kanton Solothurn in dieser Hinsicht für Industrie Gründungen sehr günstig⁷⁹.

Warum läßt sich in Olten keine Auswirkung dieser Verhältnisse feststellen? Die Gemeindesteuern waren doch nie so hoch, daß sie den Vorteil keiner oder später einer niedrigen Staatssteuer illusorisch gemacht hätten. Wir glauben jedoch nicht, daß dieser Faktor überhaupt nie zur Wirkung gekommen sei, sondern sind der Ansicht, er sei von den bei unserer Untersuchung zu Tage getretenen Standortsfaktoren — speziell vom Faktor «Billiges Industrieland» — so sehr in den Hintergrund gedrängt worden, daß sein Mitwirken heute gar nicht mehr nachgewiesen werden kann. Daneben fällt auf, wie Schwab⁷⁹ immer von «großen» Betrieben spricht. Solche sind aber in Olten wenig anzutreffen. Deshalb kann ein weiterer Grund darin liegen, daß bei den Betrieben unseres Kollektivs dieser Faktor nicht nachzuweisen ist, weil sie nicht groß genug waren.

Bei unseren Befragungen sind zwar auch Bemerkungen über die Steuerpolitik von Kanton und Gemeinde geäußert worden, nur beziehen sie sich nicht auf die Zeit der Gründung, sondern auf die Gegenwart. Die einzige, einwandfreie Feststellung, die wir dabei machen konnten, ist die, daß die Urteile über die Besteuerung zu subjektiv sind, als daß man allgemein gültige Schlüsse daraus ziehen dürfte⁸⁰.

Drei Punkte sind jedoch noch anzuführen, welche die gegenwärtige Situation der Industrien in Olten beeinflussen können:

⁷⁸ Vorher war ein Finanzsystem in Anwendung, das mit indirekten Abgaben und Beiträgen aller Art in erster Linie die natürlichen Personen heranzog und die juristischen Personen beinahe abgabefrei ließ. cf. Büchi: a. a. O. die Abschnitte über Finanzen S. 89ff., 199ff. und 253ff. — Bis 1940 war überdies der Aktionär einer vom Kanton Solothurn besteuerten AG. für seinen Aktienbesitz nicht mehr steuerpflichtig. —

Gegenwärtig liegen die Verhältnisse hingegen etwas anders als dazumal, wie der 1954 bekannt gewordene Vorentwurf zu einem neuen kantonalen Steuergesetz zeigt, der die Tendenz verfolgt, die steuerliche Belastung der natürlichen Personen auf Kosten derjenigen der juristischen Personen zu senken.

⁷⁹ Schwab (a. a. O., S. 210 und 554) weist bei zwei Industrie Gründungen, die 1882 und 1895 erfolgten, mit besonderem Nachdruck auf diesen Faktor hin und sagt (S. 210): «Überall, wo auf Anregung oder finanzielle Unterstützung von außen her große Betriebe im Kanton entstanden, hat die Steuerfrage den Ausschlag für die Standortwahl gegeben.» Dieser Faktor habe dem Kanton Solothurn «eine ganze Reihe großer Industrien» zugeführt.

⁸⁰ Von der «largen und vernünftigen Handhabung der Steuergesetze» bis zur «rücksichtslosen und rigorosen Steuerpraxis» waren Beurteilungen aller Grade zu hören.

Zum ersten muß es von unserm Standpunkt aus als Nachteil gewertet werden, daß Steuerabkommen bei der Staatssteuer nicht möglich sind. In bezug auf die Gemeindesteuer vertreten die Behörden von Olten die Ansicht, daß aus Gründen der Rechtsgleichheit Steuerbegünstigungen, die Ortsansässigen nicht gewährt werden, Auswärtigen nur eingeräumt werden sollen, wenn zwingende Gründe dies gebieten. Grundsätzlich steht es natürlich einer Gemeinde frei, in der Form des Steuererlasses Steuervergünstigungen zu gewähren. Sie ist lediglich gehalten, die bei der Veranlagung für die Staatssteuer festgestellten Steuerfaktoren zu übernehmen.

Zum zweiten haben wir die Besteuerung der juristischen Personen zu untersuchen, da sich doch der größte Teil der Industriebetriebe dieser Rechtsform bedient. Die Staatssteuer — und darauf basierend die meisten Gemeindesteuern — wird berechnet als Einkommenssteuer vom Ertrag, wobei je nach dem Verhältnis von Ertrag zu Kapital die Progression steigt, und — ebenfalls progressiv — als Vermögenssteuer vom Kapital. Die kapitalkräftige alte Gesellschaft mit hohen Reserven stellt sich also — generell gesehen und verhältnismäßig — besser als die junge Gesellschaft, die mit wenig Kapital einen ansehnlichen Ertrag zu erzielen vermochte⁸¹. Die Gemeindesteuer von Olten geht von den gleichen Grundlagen aus wie die Staatssteuer, bringt aber etwas höhere Ansätze in Anwendung⁸².

Und zum dritten bleibt uns, die Besteuerungsverhältnisse in Olten mit denen in den umliegenden Gemeinden zu vergleichen. Was die Veranlagung anbetrifft, so wird diese für die juristischen Personen des ganzen Kantons zentral vorgenommen, und die Gemeinden übernehmen die Steuerfaktoren. Die natürlichen Personen werden dezentralisiert, aber nach einheitlichen Grundsätzen veranlagt. Unterschiede in der Besteuerung sowohl der juristischen wie der natürlichen Personen ergeben sich durch die verschiedenen hohen Steuersätze der einzelnen Gemeinden. Im allgemeinen scheint auf Grund der Gemeindesteuerreglemente die steuerliche Belastung in den umliegenden Gemeinden höher zu sein als in Olten. Freilich sind wir mit unserem Urteil vorsichtig, einerseits weil die Höhe des Steuerbezuges von Jahr zu Jahr variiert werden kann, und andererseits weil Klassifizierung und Progression nicht einheitlich sind⁸³.

⁸¹ Dem Urteil von Praktikern zufolge ist die Steuerbelastung der juristischen Personen im allgemeinen im Kanton Aargau niedriger als im Kanton Solothurn. Die in den Statistischen Quellenwerken der Schweiz (Die Steuerbelastung in der Schweiz) dargestellten Beispiele zeigen allerdings auch Fälle, in denen der Kanton Solothurn weniger Steuern fordert als der Kanton Aargau. — S. auch Etter, Arthur: Die Besteuerung der Aktiengesellschaften in der Schweiz. Zürich 1948.

⁸² Über die Steuerverhältnisse in Olten s. auch: Gasser, Moritz: Die Finanzen der Stadt Olten 1927—1947. Trimbach 1952, besonders S. 47ff., und über die Bedeutung von Industrie und Handel als Steuerzahler, S. 22ff.

⁸³ Genaue Aussagen sind nur für einen bestimmten Zeitpunkt und nur für ein zahlenmäßig festgelegtes Beispiel möglich. Dies würde aber den Rahmen

3. Die Banken

Die Möglichkeit, daß von einer Bank, d. h. von einer günstigen Kapitalquelle aus eine standortbildende Wirkung ausgehe, besteht in der Schweiz kaum, da keine Zins- oder sonstigen Unterschiede von praktischer Bedeutung vorkommen. Auch abgesehen davon ist ein Zusammenhang zwischen Banken und Industriestandort wenig wahrscheinlich. Und doch gibt es hier Bindungen, die — wie unsere Untersuchung zeigt — einen Einfluß ausüben, wenn zwar auch keinen ausschlaggebenden. Bis vor kurzem waren nämlich lediglich Banken mit vorwiegend lokalem Charakter in Olten vertreten⁸⁴. Viele Betriebe unterhielten deshalb Beziehungen zu auswärtigen Großbanken. Die Eröffnung einer Großbankfiliale hat für Olten als Standort zweifellos eine günstige Wirkung.

4. Diverse Faktoren

a) Die Kleinstadt Olten

Daß Olten keine Großstadt ist, wurde oft als Nachteil vermerkt, sei es, weil der Anschluß an den internationalen Handel von hier aus schwerer zu bewerkstelligen ist — der ausländische Vertreter und Interessent pflegt nur in großen Wirtschaftszentren abzusteigen —, oder sei es, weil gewisse Schichten des leitenden Personals und der Facharbeiter — vor allem die jüngeren Leute — nicht geneigt sind, nach Olten zu kommen, wo für die einen die Fortbildungsmöglichkeiten und für die andern der Reiz des gesellschaftlichen Lebens zu gering sein sollen. Wie uns mitgeteilt wurde, erhalten gewisse hochqualifizierte Arbeitskräfte, die von auswärts engagiert werden mußten, in Olten sogar höhere Löhne, als in Zürich oder Bern bezahlt werden.

Demgegenüber sei hier nur in Erinnerung gerufen, daß die kleinstädtischen Verhältnisse Olten aber auch allerhand Vorteile verschaffen.

b) Der enge Oltner Bahnhof

Seit vielen Jahren genügen die Bahnanlagen in Olten den gesteigerten Anforderungen nicht mehr, speziell was den Güterumschlag anbetrifft. Die verantwortlichen Organe der SBB bemühen sich aber schon lange um eine Verbesserung der prekären Verhältnisse⁸⁵, so daß es sich

unserer Ausführungen sprengen. Genaue und systematische Vergleiche finden sich in der Reihe «Die Steuerbelastung in der Schweiz», bearbeitet von der Eidg. Steuerverwaltung, die alljährlich als Heft der Statistischen Quellenwerke der Schweiz vom Eidg. Statistischen Amt herausgegeben wird.

⁸⁴ Es liegt uns völlig fern, die Bedeutung dieser Bankinstitute herabmindern zu wollen. — Die Jahres- und vor allem die Jubiläumsberichte (100 und 125 Jahre) der Ersparniskasse Olten vermitteln übrigens einen wohlfundierten Überblick über die Wirtschaftssituation in Olten.

⁸⁵ Die Güterdienstanlage soll ins Trimbacher Großfeld verlegt und der dadurch gewonnene Raum für den Ausbau des Personen- und Rangierbahnhofes verwendet werden.

erübrigt, hier auf die momentanen Nachteile einzutreten, da sie ja keinen nachweisbaren standortbildenden Einfluß ausüben. Es bleibt einzig zu hoffen, die neue Lösung möge bald realisiert werden; denn erst dann wird es wieder möglich sein, daß Olten die Gunst seiner Lage voll ausnützen kann.

c) Olten besitzt kein Zollfreilager

Ein Zollfreilager ist zwar für die Industrie weniger wichtig als für den Handel und wird nur in seltenen Fällen als Industriestandortsfaktor wirken. Da aber das Fehlen eines Zollfreilagers von einem Betrieb als Nachteil genannt wurde, und da wir in unseren weiteren Ausführungen noch auf diese Frage zu sprechen kommen werden⁸⁶, soll hier schon näher darauf eingegangen werden.

Die wesentlichsten Vorteile eines Zollfreilagers liegen darin:

1. daß eine Wiederausfuhr auch nach Jahren ohne Verzollung möglich ist;
2. daß die Ware durch den Käufer besichtigt werden kann und die Verzollung nur nötig ist, wenn ein Verkauf im Inland zustande kommt;
3. daß die Verzollung kontingentweise vorgenommen werden kann;
4. daß in Fällen, wo der Zeitpunkt der Verzollung eine Rolle spielt (z. B. Autohandel), dieser manipuliert werden kann.

Zur Errichtung eines Zollfreilagers muß ein Lagerhausbetrieb mit geeigneten Einrichtungen und Verkehrsmöglichkeiten vorhanden sein und auch die Bedürfnisfrage abgeklärt werden. Einer Neuerrichtung abseits der Landesgrenze würden voraussichtlich große Schwierigkeiten entgegenstehen.

Gegenwärtig existiert in Olten kein Lagerhausbetrieb. Hingegen war ein solcher von ca. 1867 bis 1909 in Olten ansässig. Dieser Betrieb wurde aufgegeben und seither war kein Lagerhaus mehr eröffnet worden, weil ein Lagerhaus im Innern des Landes nur die Spitzen der Lagerhaltung aufnehmen kann, und weil verschiedene Handelsbetriebe eigene Lagerhäuser unterhalten. Vor 1899 benötigte zudem die SCB das Lagerhaus zur Bildung und Abfertigung von Routenwagen. Eigenartig ist es aber, daß Aarau, Burgdorf und Solothurn Lagerhäuser besitzen und Olten keines, wo doch die Lage Olten eher dazu prädestinieren würde. Die genauen Gründe für diese Entwicklung konnten wir nicht in Erfahrung bringen; doch wir vermuten, es seien Zufälligkeiten im Spiel und Olten habe nicht genügend Initiative an den Tag gelegt, um der erwähnten Entwicklung entgegenzuwirken. Im Zusammenhang mit der Verlegung der Oltnr Güterdienstanlage wäre es angebracht, diese Frage erneut zu studieren.

⁸⁶ cf. S. 132f.

Zusammenfassung und Bewertung

Dieses letzte Kapitel des zweiten Teiles unserer Arbeit, das in gedrängter Form einen Überblick über das Wesentliche geben will, und in dem gewissermaßen die Auswertung der Einzelergebnisse, wie der in den Tabellen zusammengefaßten Zahlen des Bedeutungsmaßes und des Häufigkeitsmaßes vorgenommen wird, bildet — streng genommen im Hinblick auf unser Thema — den Abschluß unserer Abhandlung, weil damit die Untersuchung über die Standortsfaktoren von Olten, soweit sie die Industrie betreffen, beendet ist. Aus welchen Gründen ein dritter Teil beigelegt wird, geht aus den dort dargelegten Erwägungen hervor¹.

A. Typische Feststellungen

Zur abschließenden Beleuchtung von Wendepunkten, markanten Begebenheiten und hervorragenden Standortsfaktoren während der letzten hundert Jahre sei die chronologische Betrachtungsweise gewählt, und zwar deshalb, weil sie erlaubt, die Zusammenhänge besser zu verstehen und nur temporär wichtige Faktoren gleichwohl hervorzuheben. (Tabelle II.)

Sehr bemerkenswert ist die geringe Zahl von Betrieben, die vor 1850 schon bestanden. Obwohl die Gewerbetätigkeit in Olten nicht erst zu dieser Zeit einen Aufschwung erlebte, reichen doch nur zwei Betriebe unseres Kollektivs in die Zeit vor 1850 zurück; und dies trotzdem wir auch alle in den letzten hundert Jahren liquidierten Betriebe untersucht haben. Aber es war zu erkennen, daß damals die Voraussetzungen für eine Entfaltung von Manufakturen und Industrien nicht gegeben waren².

Eine Änderung trat erst ein, als die Bahnlinien erstellt waren. Dadurch rückte nämlich der Standortsfaktor «Verkehrsknotenpunkt» in den Vordergrund, und er ist bis heute der bedeutendste Standortsfaktor von Olten geblieben. Hingegen besitzt er in den meisten Fällen allein nicht genügend Anziehungskraft, so daß sehr oft die Mitwirkung weiterer Faktoren entscheidet. So waren denn auch zu Beginn unserer Untersuchungsperiode, d. h. von 1851 bis 1870, neben dem Faktor «Verkehrsknotenpunkt» die Faktoren «Anlehnung» (für die Metall- und Maschinenindustrie), sowie «Fachleute vorhanden» und «Unternehmerorientierung» (für die Schuhindustrie) wirksam.

Merkwürdigerweise verzeichnet von 1871 bis 1890 unser Untersuchungskollektiv keine einzige Betriebsgründung. Wie wir schon wis-

¹ cf. S. 105.

² cf. S. 55f.

sen³, beschränkt sich diese Erscheinung nur auf Olten. Zu einem Teil mag sie zwar auf die damalige Wirtschaftskrise zurückzuführen sein. Diese hat sich aber in Olten nicht stärker ausgewirkt als anderswo, weshalb noch weitere, eben nur auf Olten beschränkte Gründe mit im Spiel sein müssen, die wir darin gefunden haben, daß die Gunst der Verkehrslage allein nicht ausreichende Anziehungskraft besaß. Denn die Industrie Gründungen setzten beinahe schlagartig von 1891 an wieder ein, d. h. von dem Augenblicke an, wo neue begünstigende Standortsfaktoren auftauchen:

Da ist einmal der Faktor «Billiges Industrieland»⁴. In dem in Frage stehenden Dezennium (1891 bis 1900) kommt er gleich häufig vor wie der Faktor «Verkehrsknotenpunkt». Die Möglichkeit, in Olten billiges Land zu Industriezwecken zu erwerben, muß sich schnell herumgesprochen haben; sie wurde ja auch im Auftrage der Bürgergemeinde durch Reklame publik gemacht. Während nämlich vor 1870 neben der SCB-Hauptwerkstätte nur eine einzige Gründung außerkantonalen Ursprungs war, sind es in diesem Dezennium gleich mehr als die Hälfte aller Gründungen.

Es ist zum zweiten ein Ereignis, das nicht als Standortsfaktor in Erscheinung tritt, ja seinem Wesen entsprechend gar nicht als solcher auftreten kann. Wir meinen die Einführung der Arbeiterzüge und -abonnemente⁵. Für den einzelnen Betrieb kann dieser Umstand nicht als Standortsfaktor gewirkt haben, aber für die Gesamtheit der Oltnrer Industrie besaß er entscheidende Bedeutung. Bei den Gesuchen um Einführung der Arbeiterzüge und -abonnemente stand freilich die Erleichterung für die schon in Olten tätigen Arbeiter im Vordergrund. Als viel wichtiger sollte sich jedoch die dadurch geschaffene Möglichkeit erweisen, daß die Zahl der in Olten verfügbaren Arbeiter mit einem Schlag beträchtlich erhöht werden konnte. Angenommen, die nötige Arbeiterschaft hätte nicht die Bahnen benützen können, sondern in der nähern Umgebung von Olten angesiedelt werden müssen, wäre eine so rasche Entfaltung der Oltnrer Industrie, wie wir sie konstatiert haben, nie möglich gewesen.

Und schließlich ist es der Faktor «Elektrizitätswerk Ruppoldingen»⁶, dessen Wirksamkeit ebenfalls gerade in diese Periode fällt.

Wir gelangen daher zur eindeutigen Auffassung, daß der Aufschwung Oltens zum eigentlichen Industrieort erst auf diese Zeit (ab 1891) anzusetzen ist, und daß im Verkauf des Tannwaldlandes, in der Einführung der Arbeiterzüge und -abonnemente und im Bau des Kraftwerkes Ruppoldingen die drei Motive zu erblicken sind, die — selbstverständlich mit der Faktorengruppe «Verkehrslage» zu-

³ cf. S. 48f.

⁴ cf. S. 70ff.

⁵ cf. S. 82ff.

⁶ cf. S. 66.

Tabelle II Bedeutungs- und Häufigkeitsmaß nach Standortfaktoren und Betriebsgründung

Standortsfaktoren	Gründungsjahr vor 1850	1851	1861	1871	1881	1901	1911	1921	1931	seit 1941	Total pro Stand- ortsfaktor
		BM HM	BM HM	bis 1870	bis 1890	BM HM	BM HM	BM HM	bis 1930	BM HM	BM HM
a) Verkehrsknotenpunkt	—	12 7	12 19	—	—	34 38	51 38	44 38	—	22 19	202 185
b) Prompter Versand	—	—	—	—	—	—	12 6	11 6	11 13	—	53 44
c) Zentrum eines Industriegebietes	—	—	—	—	—	1 7	3 6	3 6	11 6	9 13	32 44
d) Aareschiffahrt	—	—	—	—	—	3 6	—	—	—	—	3 6
1. Verkehrslage	—	12 7	12 19	—	—	38 51	66 50	58 50	49 45	31 32	290 279
a) Anlehnung	—	—	17 13	—	—	15 13	9 12	19 13	5 6	6 6	71 63
b) Abspaltung	—	—	—	—	—	—	11 13	23 19	28 25	6 7	71 70
c) Fachleute vorhanden	—	—	14 19	—	—	—	—	—	—	3 7	23 32
2. Zusammenballungseffekte	—	—	31 32	—	—	15 13	20 25	42 32	33 31	15 20	165 165
a) Materiallager	—	—	—	—	—	14 6	—	—	17 13	—	31 19
b) Elektrizitätswerk Ruppoldingen	—	—	—	—	—	2 6	—	—	—	—	2 6
3. Rohstoffe und Kraft	—	—	—	—	—	16 12	—	—	17 13	—	33 25
a) Zufall	—	5 6	—	—	—	20 19	6 7	3 6	26 13	—	66 57
b) Günstige Liegenschaft	—	—	3 6	—	—	—	28 25	17 19	20 19	18 19	89 95
c) Persönliche Gründe	—	—	—	—	—	5 7	3 6	4 6	—	14 13	32 38
d) Unternehmerorientierung	—	—	46 32	—	—	9 6	—	—	—	—	61 44
4. Zufälligkeiten	—	6 6	49 38	—	—	34 32	37 38	24 31	46 32	32 32	248 234

a) Tradition		—	—	—	—	—	—	7	7	—	—	—	—	3	6	15	19
b) Gewerblicher Ursprung		25	13	11	6	—	—	—	—	11	13	15	6	12	13	—	—
5. Traditionelles		25	13	11	6	5	6	—	—	11	13	15	6	19	20	—	—
a) Begünstigung durch die Gemeinde		—	—	—	—	—	—	—	—	3	6	—	—	—	—	2	7
b) Billiges Industrieland		—	—	3	6	—	—	—	—	23	38	14	26	2	6	—	—
6. Einfluß der Gemeinde		—	—	3	6	—	—	—	—	26	44	14	26	2	6	—	—
a) Olten neutral		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6	—	—
b) Günstiges Milieu		—	—	—	—	—	—	—	—	3	6	—	—	—	—	1	7
c) Oltens Eigenbedarf		—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	—	—	—	3	6
d) Keine Konkurrenz in der Umgebung		—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	6	6	3	7	—	—
e) Billige Arbeitskräfte		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7	6	6
f) Standortsursache unbekannt		—	—	—	—	11	6	—	—	34	19	11	7	8	6	—	—
7. Diverse Faktoren		—	—	—	—	11	6	—	—	44	38	17	13	24	32	9	12
Total pro Periode	BM	31	31	108	—	184	—	169	154	62	92	1000	—	—	—	—	—
	HM	19	25	101	—	203	—	158	171	82	108	1000	—	—	—	—	—

sammenwirkend — diesen Aufschwung begründet und ermöglicht haben⁷.

In den ersten drei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts (1901 bis 1930) hat sich die Entwicklung, die im Jahrzehnt vorher anhub, in gleichmäßigem Tempo und Umfang fortgesetzt. Einige Faktoren treten nach der Jahrhundertwende nicht mehr auf, z. B. die Faktoren «Unternehmerorientierung» und «Elektrizitätswerk Ruppoldingen». Der Faktor «Billiges Industrieland» wirkt noch bis kurz nach 1910. Sie alle werden durch neue Faktoren abgelöst, nämlich durch den Faktor «Prompter Versand», der sich erstaunlicherweise erst jetzt bemerkbar macht — im 19. Jahrhundert litt man wohl noch nicht unter Zeitnot —; durch den Faktor «Abspaltung», der natürlich nur zur Wirkung gelangen kann, wenn schon eine gewisse Anzahl als «Mutterbetriebe» geeigneter Unternehmungen bestehen; und durch den Faktor «Günstige Liegenschaft», der vielfach im Zusammenhang mit einer Liquidation vorkommt und deshalb ebenfalls erst in einer relativ stark industrialisierten Ortschaft erscheinen kann.

Was die letzten zwanzig Jahre unserer Untersuchungsperiode (1931 bis 1953) anbetrifft, so erachten wir die Ergebnisse und Zahlen als noch nicht genügend repräsentativ⁸, so daß sich ein Verzicht auf eine Kommentierung aufdrängt, umso mehr als in dieser Zeitspanne nichts Typisches vorliegt.

Die Einzelheiten sind aus Tabelle II ersichtlich.

Die zahlenmäßige Bewertung der Standortsfaktoren verleitet selbstverständlich dazu, eine Rangierung vorzunehmen, um die Wichtigkeit der einzelnen Faktoren zu veranschaulichen. Doch sind wir uns bewußt, daß es nicht angeht, aus den Zahlen mehr herauslesen zu wollen, als sie enthalten.

Tab. 26 Die Bedeutung der Standortsfaktorengruppen

Standortsfaktorengruppen	BM	HM
Verkehrslage	290	279
Zufälligkeiten	248	234
Zusammenballungseffekte	165	165
Diverse Faktoren	126	132
Traditionelles	91	76
Einfluß der Gemeinde	47	89
Rohstoffe und Kraft	33	25

Bei den Faktorengruppen steht an erster Stelle die «Verkehrslage» mit einem Anteil von zirka 28 %, gefolgt von den «Zufälligkeiten» mit zirka 24 % und den «Zusammenballungseffekten» mit zirka 16 %. Diese drei Gruppen repräsentieren ihrer Bedeutung nach über zwei Drittel der Standortsfaktoren Oltens.

⁷ cf. Meyer, Dr. Hugo: Oltens bauliche Entwicklung seit der Jahrhundertwende. a. a. O. S. 110f.

⁸ cf. Anm. 8, S. 49.

Tab. 27 Die Bedeutung der Standortsfaktoren

Standortsfaktoren	BM	HM
Verkehrsknotenpunkt	202	185
Günstige Liegenschaft	89	95
Abspaltung	71	70
Anlehnung	71	63
Gewerblicher Ursprung	76	57
Billiges Industrieland	42	76
Zufall	66	57
Unternehmerorientierung	61	44
Standortsursache unbekannt	64	38
Prompter Versand	53	44
die übrigen 13 Standortsfaktoren		
zusammen	205	271

Wie nicht anders zu erwarten war, ist der Faktor «Verkehrsknotenpunkt» weitaus der bedeutendste Standortsfaktor von Olten. Hingegen überrascht es, daß an zweiter Stelle der Faktor «Günstige Liegenschaft» steht, also ein Faktor aus der Gruppe «Zufälligkeiten», dem gar nichts für Olten Charakteristisches anhaftet. Diesen beiden, im wahren Sinne des Wortes hervorragenden Faktoren folgt eine ganze Gruppe, innerhalb welcher es sehr schwer hält, die Reihenfolge genau festzulegen. Dazu gehören die Faktoren «Abspaltung» und «Anlehnung», «Gewerblicher Ursprung» und «Billiges Industrieland» als spezifische Oltner Standortsfaktoren, aber auch die unspezifischen Faktoren «Zufall», «Unternehmerorientierung» und «Standortsursache unbekannt». Und an zehnter Stelle sei noch der charakteristische Oltner Faktor «Prompter Versand» erwähnt.

Die Gruppe der übrigen Faktoren setzt sich ebenfalls aus solchen zusammen, welche die Folge einer oltnerischen Besonderheit sind, und aus anderen, denen diese Eigenschaft abgeht.

Nicht uninteressant ist die Scheidung der Faktoren in rationale und nicht rationale⁹, wobei wir unter einem rationalen Standortsfaktor einen Faktor verstehen, der vom Betrieb vor der Standortswahl auf Grund einer vernunftgemäßen Überlegung ins Auge gefaßt wurde, und dessen Vorteile sich in Kostenersparnissen ausdrücken lassen. Wenn auch die ursprünglichen Überlegungen anläßlich der Standortswahl heute kaum mehr genau bekannt sind, und obwohl sich denken läßt, daß ein Betrieb sich erst nach der Ansiedlung in Olten über die dadurch gewonnenen Vorteile klar wurde, so scheinen doch die folgenden 12 Faktoren eindeutig zur Gruppe der rationalen Standortsfaktoren zu gehören: «Verkehrsknotenpunkt», «Prompter Versand», «Zentrum eines Industrie-

⁹ Die Aufteilung in wirtschaftliche und nichtwirtschaftliche Faktoren, die hin und wieder anzutreffen ist, geht von ganz ähnlichen Voraussetzungen aus und ist beinahe gleichbedeutend mit unserer Unterscheidung.

gebietes», «Anlehnung», «Fachleute vorhanden», «Materiallager», «Elektrizitätswerk Ruppoldingen», «Günstige Liegenschaft», «Billiges Industrieland», «Oltens Eigenbedarf», «Keine Konkurrenz in der Umgebung», «Günstige Arbeitskräfte» (BM = 593 ‰; HM = 633 ‰). Diese Gruppe umfaßt demnach wenig mehr als die Hälfte aller Faktoren, ungeachtet dessen, daß vier weitere — zwar relativ unbedeutende — Faktoren sehr nahe mit ihr verwandt sind, nämlich «Aareschiffahrt», «Begünstigung durch die Gemeinde», «Olten neutral» und «Günstiges Milieu» (BM = 22 ‰; HM = 44 ‰).

Eigentlichen nicht rationalen Charakter tragen aber immerhin die fünf folgenden Faktoren: «Zufall», «Persönliche Gründe», «Unternehmerorientierung», «Tradition», «Gewerblicher Ursprung» (BM = 250 ‰; HM = 215 ‰). Der Faktor «Abspaltung» nimmt eine Zwitterstellung ein, da er in sich Fälle rationalen und nicht rationalen Charakters einschließt. Und der Faktor «Standortsursache unbekannt» endlich fällt bei dieser Betrachtung aus.

Die Oltner Unternehmerschaft hat folglich den Standort ihrer Betriebe zu rund zwei Dritteln aus rationalen Gründen gewählt.

Demgegenüber haben wir festzustellen versucht, wieviele Betriebe ihren Standort bewußt gewählt haben, weil man oft die Tendenz bemerken konnte, daß die Standortswahl erst nachträglich begründet wurde und somit ihre Vorsätzlichkeit lediglich vorgetäuscht ist. Eine solche Abklärung ist äußerst schwierig, weil die zur Verfügung stehenden Auskünfte in dieser Hinsicht oft unpräzise oder lückenhaft waren. In gewissen Fällen hingegen, z. B. beim Faktor «Zufall», besteht kein Zweifel, daß ein Zusammenhang mit einer bewußten Standortswahl nicht vorliegt. Dieser Umstände eingedenk gelangen wir nach sorgfältiger Prüfung zum Schluß, daß nur in rund einem Drittel aller Fälle die Standortsfrage vorgängig der Niederlassung einläßlich geprüft und abgeklärt worden ist.

Es zeigt sich also, daß es sich nicht überall, wo rationale Standortsfaktoren im Spiele waren, um bewußte Standortswahl gehandelt hat. Eine vollständige begriffliche Übereinstimmung besteht aber auch gar nicht; denn auch ein nicht rationaler Standortsfaktor, z. B. der Faktor «Persönliche Gründe», kann einer bewußten Standortswahl zugrunde liegen.

Als weiteres typisches Merkmal ist der Umstand hervorzuheben, daß 58 der 65 Betriebe (= ca. 90 %) mehr als einen Standortsfaktor namhaft machten. Lediglich sieben Betriebe kennen nur einen einzigen Grund für ihre Standortswahl. Dadurch wird der Gesamteindruck bestätigt, den man durch unsere Untersuchung erhält, und der sich darin äußert, daß die Bedeutung der einzelnen Standortsfaktoren nicht isoliert betrachtet werden darf; denn die Faktoren haben sich gegenseitig unterstützt in dem Sinne, daß ein Faktor seine attrahierende Wirkung nur zur Geltung zu bringen vermochte dank der Mithilfe eines andern oder einer Kom-

bination von andern ebenfalls die Industrie anziehenden Faktoren. Darin ein einzig dastehendes Charakteristikum der Oltner Standortsfaktoren erblicken zu wollen, wäre jedoch nicht berechtigt; gewiß ist auch für andere Industrieorte solch eine gegenseitige Abhängigkeit, solch ein enges Ineinandergreifen der Wirkungen der einzelnen Standortsfaktoren gegeben.

B. Standort und Industriegruppe

Unter diesem Titel gilt es, die Frage abzuklären, ob gewisse Standortsfaktoren für spezielle Industriegruppen typisch seien, oder mit andern Worten, ob zwischen einzelnen Standortsfaktoren und einzelnen Industriegruppen eine Beziehung bestehe. Dabei gehen wir so vor, daß wir anhand der Tabellen III und IV der Reihe nach all jene Standortsfaktoren aufzählen und kommentieren, die einer Erwähnung wert scheinen¹⁰.

Bei der ersten Faktorengruppe («Verkehrslage») stellt man eine ziemlich ausgeglichene Verteilung fest, wobei unter «ausgeglichen» zu verstehen ist, daß alle Industriegruppen entsprechend ihrem zahlenmäßigen Anteil am Untersuchungskollektiv vertreten sind. Die beiden Faktoren «Verkehrsknotenpunkt» und «Zentrum eines Industriegebietes» zeigen ebenfalls keine besondern Massierungen. Der Faktor «Prompter Versand» konzentriert sich jedoch — speziell was das Bedeutungsmaß anbelangt — auf die Industriegruppen I (Nahrungs- und Genußmittel, Getränke), II (Textilindustrie) und III (Bekleidungs- und Wäscheindustrie). Das läßt sich sehr wohl begreifen, da doch die Betriebe dieser Industriegruppen hauptsächlich zur Konsumgüterindustrie zählen und in vermehrtem Masse direkt mit den Konsumenten oder den Detaillisten im Geschäftsverkehr stehen. Es erstaunt nur, daß sich dieser Faktor bei der Nahrungs- und Genußmittelindustrie nicht noch mehr im Vordergrund befindet.

In der Gruppe «Zusammenballungseffekte» fällt sofort der Faktor «Fachleute vorhanden» auf, der sich auf die Bekleidungs- und Wäscheindustrie, d. h. im wesentlichen auf die Schuhindustrie, beschränkt. Von den Gründen dazu war schon die Rede¹¹, wir müssen aber erneut darauf hinweisen, daß u. E. dieser Faktor auch bei der Metall- und Maschinenindustrie wirksam gewesen sein dürfte. Die beiden Faktoren «Anlehnung» und «Abspaltung» gruppieren sich vornehmlich und aus einleuchtenden Gründen um die am zahlreichsten vertretenen Industriegruppen der Metall- und Maschinenindustrie einerseits und der Textil- und der Bekleidungs- und Wäscheindustrie anderseits. Daneben findet sich aber — speziell für den Faktor «Abspaltung» — eine Konzentration bei der Holzindustrie und auch bei der Industrie der Erden und Steine.

¹⁰ Ganz offensichtlich ist es, daß bei Standortsfaktoren, die nur ein- oder zweimal vorkommen, keine Schlüsse auf den Zusammenhang mit einzelnen Industriegruppen gezogen werden können.

¹¹ cf. S. 65.

Tabelle III

Bedeutungsmaß, aufgeteilt nach Standortfaktoren und Industriegruppen

Industriegruppen	Standortsfaktoren																																									
	a) Verkehrsknotenpunkt	b) prompter Versand	c) Zentrum eines Industriegeb.	d) Aareschifffahrt	1. Verkehrs-lage			a) Anlehnung	b) Abspaltung	c) Fachleute vorhanden	2. Zusammenballungseffekte			a) Materiallager	b) EW Ruppoldingen	3. Rohstoffe und Kraft		a) Zufall	b) günstige Liegenschaft	c) persönliche Gründe	d) Unternehmervorliebung	4. Zufälligkeiten		a) Tradition	b) gewerblicher Ursprung	5. Traditionelles		a) Begünst. durch Gemeinde	b) billiges Industrieland	6. Einfluß der Gemeinde			a) Ollen neutral	b) günstiges Milieu	c) Ollens Eigenbedarf	d) keine Konkurr. in Umg.	e) billige Arbeitskräfte	f) Standortursache unbek.	7. Diverse Faktoren	Total pro Industrie-gruppe		
I. Nahrungs- und Genußmittel, Getränke	15	12	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	14	—	—	17	5	5	—	8	—	8	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	5	62	
II. Textilindustrie	—	11	11	—	22	—	9	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	6	10	25	25	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	77
III. Bekleidungs- und Wäscheindustrie	35	19	—	—	54	3	20	23	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	14	32	76	8	14	—	2	2	—	2	5	—	1	—	6	11	—	—	—	—	23	215	
davon III. a) Bekleidung aus gewob. Stoffen	28	11	—	—	39	—	17	3	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	4	5	29	3	8	—	—	—	—	—	5	—	1	—	6	—	—	—	—	12	108		
III. c) Schuhindustrie	—	8	—	—	8	—	20	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	32	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	
III. d) Übrige Bekleidungsindustrie	7	—	—	—	7	3	3	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	9	—	—	15	5	5	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	46	
IV. Ausrüstungsgegenstände	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77
V. Holzindustrie	9	—	6	—	15	14	20	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	13	15	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
VI. Herstellung und Bearbeitung von Papier	3	—	4	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	9	15	—	—	—	—	—	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	15	
VII. Buchdruck u. verw. Industrien, Buchbind.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	
VIII. Lederindustr. (o. Schuhw.), Kautschukind.	6	—	1	—	7	—	5	—	5	—	5	—	2	—	—	—	—	21	—	—	—	—	11	—	—	3	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	
IX. Chemische Industrie	28	—	5	—	3	31	8	—	8	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	17	3	—	15	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	77
X. Industrie der Erden und Steine	32	5	5	—	42	5	12	—	17	31	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	108
XI. Herstellung und Bearbeitung von Metallen	34	—	—	—	34	15	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	12	20	7	19	26	—	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	108
XII. Maschinen, Apparate, Instrumente	40	—	5	—	45	26	5	—	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	39	18	2	74	6	6	—	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	334	200
XIII. Uhrenindustrie, Bijouterie	—	6	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	15	
XIV. Musikinstrumente	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
XV. Zentralanlagen für Kraft-, Gas- u. Wasserl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total pro Standortsfaktor	202	53	32	3	290	71	71	23	165	31	2	33	66	89	32	61	248	15	76	91	5	42	47	5	9	9	18	21	64	136	1000											

Tabelle IV

Häufigkeitsmaß, aufgeteilt nach Standortfaktoren und Industriegruppen

Industriegruppen	Standortfaktoren																																											
	a) Verkehrsknotenpunkt	b) prompter Versand	c) Zentrum eines Industriegeb.	d) Aareschiffahrt	1. Verkehrs-lage				a) Anlehnung	b) Abspaltung	c) Fachleute vorhanden	2. Zusammenballungseffekte			a) Materiallager	b) EW Ruppoldingen	3. Rohstoffe und Kraft			a) Zufall	b) günstige Liegenschaft	c) persönliche Gründe	d) Unternehmerrorientierung	4. Zufälligkeiten			a) Tradition	b) gewerblicher Ursprung	5. Traditionelles			a) Begünst. durch Gemeinde	b) billiges Industrieland	6. Einfluß der Gemeinde			a) Olen neutral	b) günstiges Milieu	c) Olen's Eigenbedarft	d) keine Konkurr. in Umg.	e) billige Arbeitskräfte	f) Standortursache unbek.	7. Diverse Faktoren	Total pro Industrie-gruppe
I. Nahrungs- und Genußmittel, Getränke	13	6	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	6	13	—	19	6	13	—	6	6	13	—	13	—	6	—	13	—	6	—	—	—	6	63	
II. Textilindustrie	—	13	6	—	19	—	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	13	13	—	—	6	—	13	—	—	6	—	—	13	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	57
III. Bekleidungs- und Wäscheindustrie	25	12	—	—	37	6	20	32	—	—	—	58	—	—	—	—	—	—	—	63	13	12	25	—	6	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	7	6	25	214	
davon III. a) Bekleidung aus gewob. Stoffen	19	6	—	—	25	—	13	6	—	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	25	7	6	13	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	7	—	—	19	101	
III. c) Schuhindustrie	—	6	—	—	6	—	—	26	—	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—	19	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	—	—	—	—	57	
III. d) Übrige Bekleidungsindustrie	6	—	—	—	6	6	7	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	19	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	—	—	6	56		
IV. Ausrüstungsgegenstände	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
V. Holzindustrie	13	—	13	—	26	13	19	—	—	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
VI. Herstellung und Bearbeitung von Papier	6	—	7	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	13	
VII. Buchdruck u. verw. Industrien, Buchbind.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
VIII. Lederindustr. (o. Schuhw.), Kautschukind.	7	—	6	—	13	—	6	—	—	—	—	6	—	—	—	6	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	108
IX. Chemische Industrie	32	—	—	6	38	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120
X. Industrie der Erden und Steine	32	6	6	—	44	6	13	—	19	19	—	19	19	—	—	—	—	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	7	—	—	13	89	
XI. Herstellung und Bearbeitung von Metallen	25	—	—	—	25	13	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	89
XII. Maschinen, Apparate, Instrumente	32	—	6	—	38	19	6	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	13	38	19	6	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	184
XIII. Uhrenindustrie, Bijouterie	—	7	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	13	
XIV. Musikinstrumente	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
XV. Zentralanlagen für Kraft-, Gas- u. Wasserl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total pro Standortfaktor	185	44	44	6	279	63	70	32	165	19	6	25	57	95	38	44	234	19	57	76	13	76	89	6	19	19	25	25	38	132	1000													

Bei der Holzindustrie ist dafür vorwiegend die Zusammenarbeit mit der Metall- und Maschinenindustrie nach Art einer Symbiose (Modellschreinerei) verantwortlich, während die Industrie der Erden und Steine ihre Ableger gewissermassen selbst erzeugt hat.

Zur dritten Faktorengruppe ist lediglich zu bemerken, daß sich der Faktor «Materiallager» notgedrungen nur auf die Industrie der Erden und Steine auswirken kann, weil es sich ja ausschließlich um Gesteinslager handelt.

Es wäre müßig, bei der Gruppe «Zufälligkeiten» lange nach Beziehungen zwischen den Standortfaktoren und den Industriegruppen zu suchen. Es sei nur auf ganz markante Punkte aufmerksam gemacht, nämlich darauf, daß der Faktor «Unternehmerorientierung» zur Hälfte der Schuhindustrie zugehört, und daß den beiden größten Industriegruppen — der Bekleidungs- und Wäscheindustrie zu knapp einem Drittel und der Gruppe der Maschinen, Apparate und Instrumente zu mehr als einem Drittel — bei ihrer Ansiedlung in Olten Zufälligkeiten zu Gevatter standen.

Die übrigen drei Faktorengruppen («Tradition», «Einfluß der Gemeinde» und «Diverse Faktoren») weisen keine nennenswerten und interessanten Anhäufungen auf. Einzig die Chemische Industrie könnte auffallen mit den Massierungen bei den Faktoren «Billiges Industrieland» und «Keine Konkurrenz in der Umgebung». Eine gewisse Erklärung dafür kann darin erblickt werden, daß alle Betriebe dieser Industriegruppe von Ortsfremden gegründet wurden, und daß diese auf der Suche nach einem geeigneten Standort durch das günstige Angebot der Bürgergemeinde auf Olten aufmerksam gemacht wurden. Da sich trotz intensiver Nachforschung keine weiteren Zusammenhänge aufdecken liessen, muß angenommen werden, es seien zur Hauptsache rein zufällige Massierungen.

Im übrigen sei für alle Einzelheiten auf die Tabellen III und IV verwiesen.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß wenig eindeutige Zusammenhänge und Beziehungen zwischen Industriegruppen und Standortfaktoren zu verzeichnen sind. Mit Ausnahmen, die eigentlich nur die Regel bestätigen, sind die Standortfaktoren Oltens nicht auf einzelne Industriegruppen beschränkt, sondern haben ein breiteres Wirkungsfeld.

Es ist sicher zu einem guten Teil dieser Universalität der Oltner Standortfaktoren zu verdanken, daß die Oltner Industrie einen so gemischten, vielseitigen Aufbau zeigt.

Zu diesem Abschnitt sei am Rande noch bemerkt, daß die Produktionsumstellungen, die im Laufe der Zeit bei den Betrieben unseres Kollektivs vorgekommen sind, in keinem einzigen Fall als standortbedingt angesehen werden können.

C. Standort und Betriebsgröße

Hier ist zu untersuchen, ob Beziehungen irgend welcher Art zwischen Standortsfaktoren und der Betriebsgröße nachgewiesen werden können. Doch müssen wir dabei auf einen — man möchte sagen — Schönheitsfehler aufmerksam machen. Streng genommen müßte man die Betriebsgröße zur Zeit der Gründung berücksichtigen, was aber leider nicht möglich ist, da es für verschiedene Betriebe nicht gelang, die Anzahl der Arbeiter bei der Gründung ausfindig zu machen. So haben wir als Ersatz auf die Zahlen und auf die Einteilung zurückgegriffen, die wir bei der Beleuchtung des Untersuchungskollektivs verwendeten¹². Da die überwiegende Mehrzahl der Betriebe unseres Kollektivs sich seit der Gründung vergrößert hat, und da die größeren Betriebe — soweit es festzustellen war — auch bei der Gründung schon zu den größeren zählten, dürfte unsere Tabelle im großen ganzen der Verteilung entsprechen, die sich bei Berücksichtigung der Betriebsgröße zur Zeit der Gründung, aber bei geringerer Klassenbreite¹³ ergeben hätte.

Im folgenden lassen wir die beiden Klassen mit über 500 Arbeitern und mit unbekannter Arbeiterzahl außer Acht, da beide nur je einen Betrieb umfassen und deshalb nicht als repräsentativ gelten können (Tabelle V).

In der Gruppe «Verkehrslage» läßt sich eine gewisse Konzentration der beiden Faktoren «Prompter Versand» und «Zentrum eines Industriegebietes» auf die kleineren und mittleren Betriebe erkennen. Da die großen Betriebe zumeist das ganze Land zu beliefern oder gar zu exportieren beabsichtigen, und da diese Betriebe größtenteils nicht zur Konsumgüterindustrie zählen, ist diese Feststellung durchaus begreiflich. Eine typische Beziehung scheint jedoch nur im Falle des Faktors «Zentrum eines Industriegebietes» vorzuliegen, da sich ein Betrieb von einer gewissen Größe nie mit einem regional beschränkten Absatzgebiet zufrieden geben wird.

Warum die Betriebe mit 31 bis 50 Arbeitern von den Standortsfaktoren der Gruppe «Zusammenballungseffekte» nicht beeinflußt wurden, läßt sich nicht begründen. Es muß sich demzufolge um eine zufällige Fügung handeln.

Zur Gruppe «Zufälligkeiten» seien lediglich zwei Bemerkungen gestattet: Daß der Faktor «Persönliche Gründe» nur bei Betrieben mit weniger als 50 Arbeitern vorkommt, deutet auf die Bedeutungslosigkeit persönlicher Liebhabereien bei der Standortswahl großer Betriebe hin. Demgegenüber hat aber der Einfluß einer wirklichen Unternehmerpersönlichkeit gerade bei dieser Kategorie von Betrieben etwas zu sagen — wie die Konzentration des Faktors «Unternehmerorientierung» bei den Betrieben mit über 50 Arbeitern veranschaulicht —, weil in der Regel

¹² cf. S. 50.

¹³ z. B. 1. Klasse: bis 9 Arbeiter; 2. Klasse: 10 bis 20 Arbeiter; 3. Klasse: 21 bis 35 Arbeiter; 4. Klasse: 36 bis 70 Arbeiter; usw.

Tabelle V Bedeutungs- und Häufigkeitsmaß nach Standortfaktoren und Betriebsgröße

Standortfaktoren	Anzahl Arbeiter (nach FG)										Total pro Standortfaktor BM HM
	bis 14 BM HM	15 bis 30 BM HM	31 bis 50 BM HM	51 bis 100 BM HM	101 bis 500 BM HM	über 500 BM HM	un- bekannt BM HM				
a) Verkehrsknotenpunkt		35 32	52 57	52 32	9 13	42 44	12 7	—	—	202 185	
b) Prompter Versand		12 6	22 25	11 7	8 6	—	—	—	—	53 44	
c) Zentrum eines Industriegebietes		3 6	23 25	5 6	—	1 7	—	—	—	32 44	
d) Aareschiffahrt		—	—	—	—	3 6	—	—	—	3 6	
1. Verkehrslage		50 44	97 107	68 45	17 19	46 57	12 7	—	—	290 279	
a) Anlehnung		14 13	25 25	—	14 12	18 13	—	—	—	71 63	
b) Abspaltung		18 19	34 32	—	8 13	11 6	—	—	—	71 70	
c) Fachleute vorhanden		—	3 6	—	11 13	5 6	—	4 7	—	23 32	
2. Zusammenballungseffekte		32 32	62 63	—	33 38	34 25	—	4 7	—	165 165	
a) Materiallager		9 6	—	—	8 6	14 7	—	—	—	31 19	
b) Elektrizitätswerk Ruppoldingen		—	—	—	—	2 6	—	—	—	2 6	
3. Rohstoffe und Kraft		9 6	—	—	8 6	16 13	—	—	—	33 25	
a) Zufall		14 19	25 19	—	21 13	6 6	—	—	—	66 57	
b) Günstige Liegenschaft		18 25	26 26	14 13	11 12	20 19	—	—	—	89 95	
c) Persönliche Gründe		17 19	7 13	8 6	—	—	—	—	—	32 38	
d) Unternehmerorientierung		—	12 6	—	18 19	20 13	—	11 6	—	61 44	
4. Zufälligkeiten		49 63	70 64	22 19	50 44	46 38	—	11 6	—	248 234	

a) Tradition	7	6	3	6	5	7	—	—	—	—	—	15	19	
b) Gewerblicher Ursprung	18	19	32	19	15	6	11	13	—	—	—	76	57	
5. Traditionelles	25	25	35	25	20	13	11	13	—	—	—	91	76	
a) Begünstigung durch die Gemeinde	—	—	2	7	—	—	—	—	3	6	—	5	13	
b) Billiges Industrieland	5	13	28	44	—	—	—	—	6	13	3	6	42	76
6. Einfluß der Gemeinde	5	13	30	51	—	—	—	—	9	19	3	6	47	89
a) Olten neutral	—	—	—	—	5	6	—	—	—	—	—	5	6	
b) Günstiges Milieu	—	—	2	7	—	—	4	6	3	6	—	9	19	
c) Olten's Eigenbedarf	5	13	—	—	4	6	—	—	—	—	—	9	19	
d) Keine Konkurrenz in der Umgebung	3	6	12	13	3	6	—	—	—	—	—	18	25	
e) Billige Arbeitskräfte	3	6	12	12	6	7	—	—	—	—	—	21	25	
f) Standortsursache unbekannt	19	13	34	19	11	6	—	—	—	—	—	64	38	
7. Diverse Faktoren	30	38	60	51	29	31	4	6	3	6	—	126	132	
BM	200	354	139	139	123	154	15	15	1000	—	—	—	—	
Total pro Größenklasse	221	361	108	126	158	13	13	1000	—	—	—	—	—	
HM	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

eine solche Persönlichkeit einen Betrieb «großzügig» führt, was mit einer zahlreichen Belegschaft identisch zu sein pflegt.

Die Beschränkung der Faktoren «Tradition» und «Gewerblicher Ursprung» auf kleine und mittlere Betriebe kann nicht in Erstaunen versetzen, ist es doch eine Eigenart besonders des letzteren Faktors.

Zu der Häufung des Faktors «Billiges Industrieland» bei der Größenklasse mit 15 bis 30 Arbeitern ist nur zu sagen, daß merkwürdigerweise die meisten Käufer von Land im Tannwaldgebiet kleine Betriebe gründeten. Sehr viele der größeren Betriebe im Industriequartier haben ihre Liegenschaften nicht unmittelbar von der Bürgergemeinde, sondern aus der Liquidationsmasse eines früher dort etablierten Betriebes erworben. Natürlich spielt bei einem solchen Übergang der Faktor «Billiges Industrieland» keine Rolle mehr; an seine Stelle trat vielmehr der Faktor «Günstige Liegenschaft».

Im Umstand, daß sich die letzte Faktorengruppe, die all die diversen in keiner andern Gruppe unterzubringenden Faktoren zusammenfaßt, — von zwei Ausnahmen abgesehen — auf die Betriebe mit weniger als 50 Arbeitern bezieht, darf man zweifellos — d. h. trotzdem die geringe Anzahl von Fällen pro Faktor vor einer unvorsichtigen Interpretation warnt — die Bestätigung erblicken, daß die großen Betriebe sich in ihrer Standortswahl vornehmlich von den namhaften und eindeutigen Faktoren leiten ließen, wohingegen die kleineren Betriebe schneller bereit waren, einem relativ unwichtigen Faktor Bedeutung für ihre Standortswahl beizumessen.

Im allgemeinen finden sich noch eher Beziehungen zwischen Standortsfaktoren und Betriebsgröße als zwischen Standortsfaktoren und Industriegruppe; doch auch hier kommen wir zum Schluß, daß die beiden Merkmale Standortsfaktor und Betriebsgröße von einander relativ unabhängig sind.

III. TEIL

Vom Industriestandort zum Standort für Handel und Verwaltung

Die im zweiten Teil dargestellten Standortsfaktoren der Oltner Industrie sind natürlich in ihrer Wirkung zum größten Teil nicht auf die Industrie allein beschränkt, sondern gelten auch für verwandte Bezirke, z. B. für Handelsunternehmen usw. Und da es sich zeigt, daß der Industrieansiedlung in Olten für die Zukunft ziemlich enge Grenzen gesetzt sind, liegt nichts näher, als unsere Arbeit zu vervollständigen und ihr als Gegengewicht gegen die vornehmlich historisch ausgerichteten bisherigen Betrachtungen einen Ausblick auf die künftige Gestaltung anzugliedern, indem wir die Probleme des Handels- und Verwaltungsstandortes miteinbeziehen und damit zusammenhängende und in die Zukunft weisende Fragen erörtern.

Die Standortsfaktoren von Handel und Verwaltung

Analog zur Untersuchung der Industriestandortsfaktoren sollen nun auch die Standortsfaktoren von Handel und Verwaltung erforscht werden. Obwohl die Standortursachen der Handelsunternehmen nicht notwendigerweise dasselbe Gepräge wie die Industriestandortsfaktoren besitzen müssen, haben wir, soweit dies zu verantworten war, die uns schon bekannten Faktorenbenennungen beibehalten. Im allgemeinen decken sich jedoch auch die Art und die näheren Umstände der Wirkung.

A. Das Untersuchungskollektiv und seine Gliederung

Dieses zweite Untersuchungskollektiv, dessen Gegenstand die Handels- und Verwaltungsunternehmen sind, umfaßt bewußt nur eine Auswahl aller Unternehmen, die zu Handel und Verwaltung gehören. Eine lückenlose Erfassung wie bei den Industriebetrieben würde mehr Aufwand erfordern, als es unsere Zielsetzung rechtfertigte. Es handelt sich hier nämlich nur darum, in der Praxis festzustellen, welche Industriestandortsfaktoren auch im Bereich des Handels Bedeutung besitzen, und ob zu diesen noch neue Faktoren stossen. Bei der Auswahl haben wir versucht, besonders jene Unternehmen zu berücksichtigen, deren Standortsfaktoren eindeutig bestimmbar und interessant erschienen. Die Ermittlung der Unterlagen wurde in derselben Weise vorgenommen wie beim Untersuchungskollektiv der Industriebetriebe¹.

1. Allgemeines

Unser Untersuchungskollektiv der Handelsbetriebe wird von 15 Unternehmen gebildet, von denen 4 wieder weggezogen sind. Da keine Liquidationen zu verzeichnen sind, existieren noch alle 11 übrigen Unternehmen in Olten.

Die Betriebsgründungen verteilen sich relativ regelmäßig auf die ganze Untersuchungsperiode. In den Jahren 1870 bis 1890 stellt man eine einzige Gründung fest. Die Lücke in der Reihe der Gründungen ist also nicht so ausgeprägt wie bei den Industriebetrieben.

Die Wegzüge erfolgten alle in unserem Jahrhundert. Die Dauer, während welcher diese Unternehmen in Olten bestanden, schwankt zwischen 4 und 42 Jahren. Besonderheiten lassen sich keine herausfinden. Hingegen fällt auf, daß die drei zwischen 1911 und 1930 gegründeten Unternehmen alle von Olten weggezogen sind. Diese Massierung scheint aber durch Zufall entstanden zu sein.

¹ cf. S. 54.

Über die Betriebsgröße kann nichts Bestimmtes ausgesagt werden, einerseits weil die erforderlichen Angaben nicht restlos ausfindig gemacht werden konnten, und anderseits weil für die Unternehmen des Kollektivs ein Merkmal allein nicht repräsentativ genug wäre.

2. Die juristische Form

Die Rechtsform der Unternehmen unseres Kollektivs im Zeitpunkt der Untersuchung, resp. des Wegzuges geht aus Tabelle 28 hervor.

Tab. 28

Rechtsform	Anzahl Unternehmen	
	im ganzen	weggezogen
Einzelfirma	1	1
Einfache Gesellschaft	1	0
Kollektivgesellschaft		
Kommanditgesellschaft		
Aktiengesellschaft	10	2
Genossenschaft	3	1
Total	15	4

Noch eindrücklicher als bei den Industriebetrieben überwiegen die Aktiengesellschaften im vorliegenden Untersuchungskollektiv.

3. Der Absatz

Zur Kennzeichnung des Untersuchungskollektivs dient auch die in Tabelle 29 dargestellte Aufteilung der Unternehmen nach dem Absatzrayon.

Tab. 29

Absatzrayon	Anzahl Unternehmen
unbekannt	2
regional	3
national	8
international	2
Total	15

Wiederum stellt man fest, daß die Unternehmen mit Absatz in der ganzen Schweiz überwiegen. Sie stellen mehr als die Hälfte aller Handelsunternehmen.

B. Die «positiven» Standortsfaktoren

Um es gleich vorwegzunehmen: die Standortsfaktoren, welche die Unternehmen von Handel und Verwaltung nach Olten gebracht haben,

unterscheiden sich nicht von den Industriestandortsfaktoren; denn es haben sich keine neuen Standortsfaktoren ermitteln lassen. Hingegen wurden nur 14 Faktoren namhaft gemacht. 9 Standortsfaktoren der Industrie erscheinen hier nicht. Da es sich um weniger wichtige handelt, ist diesem Ausbleiben nicht viel Bedeutung beizumessen, auch deshalb, weil ja unser zweites Untersuchungskollektiv bedeutend kleiner und eine restlose Erfassung nicht beabsichtigt ist.

Tabelle 30 gibt diese 14 Faktoren nach den schon bekannten Gruppen geordnet wieder und verzeichnet auch ihre Bewertung nach dem Bedeutungsmaß und nach dem Häufigkeitsmaß. Diese beiden Masse sind jedoch hier in Prozentsen ausgedrückt.

Tab. 30

Die Standortsfaktoren von Handel und Verwaltung
nach ihrer Bedeutung und Häufigkeit

Standortsfaktoren	BM	HM
Verkehrsknotenpunkt	45	35
Prompter Versand	16	13
Zentrum eines Industriegebietes	4	7
1. Verkehrslage	65	55
Anlehnung	1	3
2. Zusammenballungseffekte	1	3
Materiallager	3	3
3. Rohstoffe und Kraft	3	3
Zufall	9	7
Günstige Liegenschaft	3	6
Persönliche Gründe	5	7
4. Zufälligkeiten	17	20
Tradition	3	3
Gewerblicher Ursprung	3	3
5. Traditionelles	6	6
Billiges Industrieland	3	3
6. Einfluß der Gemeinde	3	3
Olten neutral	1	3
Oltens Eigenbedarf	1	3
Keine Konkurrenz in der Umgebung	3	4
7. Diverse Faktoren	5	10
Total	100	100

1. Verkehrslage

Obwohl in dieser Faktorengruppe der vierte Faktor «Aareschiffahrt» fehlt, ist ihre Stellung noch viel dominierender als bei der Industrie. Dieser Umstand läßt sich leicht erklären; denn für die Handelsunternehmen sind günstige Verkehrsverhältnisse und die Möglichkeit rascher und direkter Verbindungen von überragender Bedeutung. Speziell die

Faktoren «Verkehrsknotenpunkt» und «Prompter Versand» haben zugunsten von Olten gewirkt.

$$\text{BM} = 65 \%$$

$$\text{HM} = 55 \%$$

2. Zusammenballungseffekte

In dieser Gruppe tritt einzig der Faktor «Anlehnung» in Erscheinung und zwar in so geringem Masse, daß diese Faktorengruppe weiter nicht beachtet zu werden braucht.

$$\text{BM} = 1 \%$$

$$\text{HM} = 3 \%$$

3. Rohstoffe und Kraft

Der Faktor «Materiallager» als einziger Vertreter dieser Faktorengruppe hat seine Bedeutung nicht vergrößert. Im übrigen erstaunt nicht, daß diese Gruppe für die Handelsunternehmen unwesentlich ist.

$$\text{BM} = 3 \%$$

$$\text{HM} = 3 \%$$

4. Zufälligkeiten

Wie bei der Industrie steht die Faktorengruppe «Zufälligkeiten» auch hier an zweiter Stelle. Zwar ist der Faktor «Unternehmerorientierung» ausgefallen, doch die übrigen drei Faktoren «Zufall», «Günstige Liegenschaft» und «Persönliche Gründe» stellen zusammen die Standortsursache von knapp einem Fünftel aller Unternehmen dar. Daß die Gruppe «Zufälligkeiten» bei den Handelsunternehmen ebenfalls wirksam ist, war zu erwarten. Hingegen überrascht die Feststellung, daß diese Gruppe neben der «Verkehrslage» die einzige ist, von welcher eine ins Gewicht fallende Wirkung ausging.

$$\text{BM} = 17 \%$$

$$\text{HM} = 20 \%$$

5. Traditionelles

Wohl sind beide Faktoren dieser Gruppe nachgewiesen, doch ihr Einfluß ist unbedeutend.

$$\text{BM} = 6 \%$$

$$\text{HM} = 6 \%$$

6. Einfluß der Gemeinde

Von den zwei zu dieser Gruppe zählenden Faktoren hat bei den Handelsunternehmen lediglich der Faktor «Billiges Industrieland» mitgewirkt, aber in einem kaum nennenswerten Ausmaß.

$$\text{BM} = 3 \%$$

$$\text{HM} = 3 \%$$

7. Diverse Faktoren

Die drei Faktoren «Olten neutral», «Oltens Eigenbedarf» und «Keine Konkurrenz in der Umgebung» treten bei unserer Untersuchung in Erscheinung, ohne daß einer von ihnen besonderes Augenmerk erheischte. Die übrigen zwei Faktoren «Günstiges Milieu» und «Billige Arbeitskräfte» wurden nicht namhaft gemacht, und unbekannte Standortsursachen sind keine zu verzeichnen, weil diese Fälle ja bei der Auswahl ausgeschieden wurden.

BM = 5 %

HM = 10 %

C. Die «negativen» Standortsfaktoren

Die Gründe, welche die vier Unternehmen unseres Kollektivs zum Wegzug von Olten veranlaßt haben, konnten ausfindig gemacht werden und sind in Tabelle 31 aufgeführt und zugleich bewertet. Vorauszuschicken ist aber, daß es im allgemeinen für ein Handelsunternehmen mit weniger Schwierigkeiten verbunden ist, den Standort zu wechseln, als für einen Industriebetrieb, weil dieses in der Regel viel weniger an Immobilien oder an schwere Ausrüstungen gebunden ist.

Tab. 31

«Negative» Standortsfaktoren	BM	HM
Zufall	25	25
Günstige Liegenschaft	23	25
Absatzgebietsverlagerung	12	12
Olten ist kein Wirtschaftszentrum	10	12
Wirtschaftlicher Kontakt fehlt	15	13
Betriebsinterne Gründe	15	13
Total	100	100

Was wir bei den Industriebetrieben nur vermuteten,² steht hier eindeutig fest, nämlich daß die Faktoren der Gruppe «Zufälligkeiten» sich auch zuungunsten von Olten ausgewirkt haben. Die beiden Faktoren «Zufall» und «Günstige Liegenschaft» haben gar die eine Hälfte der Wegzüge verursacht. (Da sich unsere Zusammenstellung nur auf vier Unternehmen stützt, ist allerdings der zahlenmäßigen Bewertung keine große Beweiskraft eigen.)

Interessanter aber sind die Ursachen der andern Hälfte der Wegzüge. Hier stoßen wir zunächst auf den Faktor «Absatzgebietsverlagerung», den wir bei den Industriebetrieben schon als «negativen» Standortsfaktor kennen lernten. Zufälligerweise handelt es sich wieder um eine Verschiebung des Absatzgebietes in die Ostschweiz, wobei Zürich als neuer und günstigerer Standort gewählt wurde.

² cf. S. 77.

Nahe verwandt sind einander die zwei Faktoren «Olten ist kein wirtschaftliches Zentrum» und «Wirtschaftlicher Kontakt fehlt». Beide zeigen, daß Olten für Unternehmen, die auf engen Kontakt mit andern Wirtschaftsgruppen angewiesen sind, größer sein sollte, wie es auch der «potentielle» Standortsfaktor «Die Kleinstadt Olten»³ zum Ausdruck bringt.

Beim letzten Faktor «Betriebsinterne Gründe» geben Motive den Ausschlag, die keine Beziehung zu Oltens Eignung als Standort besitzen.

Man erkennt, daß auch unter den «negativen» Standortsfaktoren kein einziger erscheint, der gegenüber den Verhältnissen bei den Industriebetrieben wirklich neu wäre.

D. «Neutrale» oder «potentielle» Faktoren

1. Das Personal

Obwohl keinerlei Bemerkungen über Personalfragen vorliegen, muß doch auf die Feststellungen hingewiesen werden, die im Verlaufe unserer Arbeit gemacht werden konnten,⁴ auf die Feststellungen nämlich, daß der Anteil der Berufstätigen in Handel, Gastgewerbe und Verkehr in Olten überdurchschnittlich hoch ist, und daß der größte Teil der Oltnner Arbeiterschaft in den umliegenden Gemeinden wohnt.⁵ Dies deutet darauf hin, daß die Berufstätigen von Olten zu einem großen Teil der Gruppe der Angestellten zugehören, und daß demnach kaum Mangel an Personal für Handelsbetriebe besteht. So hört man denn oft die Bezeichnung, Olten sei eine «Beamtenstadt». Für den Handel erweist sich also Olten als ein Standort, der — von Sonderfällen abgesehen — über das nötige Personal verfügt. Und was den Nachwuchs anbetrifft, so zeichnet sich die Tendenz ab, daß der Zustrom zu den Handelsberufen sich verstärkt.⁶ Daneben darf auch die Rolle der Handels- und Verkehrsschule in Olten nicht außer Acht gelassen werden. Sie stellt Jahr für Jahr der Wirtschaft ein Kontingent ausgebildeter Kaufleute zur Verfügung.

Nebenbei sei noch bemerkt, daß der Gemeinde im Ausbau der Schulungsmöglichkeiten ein Weg zur indirekten Einflußnahme auf ihre wirtschaftliche Entwicklung offen steht, der nicht restlos ausgenützt wird.⁷

³ cf. S. 88.

⁴ cf. bes. S. 31f. und auch S. 78ff.

⁵ Von der Belegschaft der SBB-Werkstätte z. B. wohnen lediglich etwa 20 % in Olten selbst.

⁶ Statistisch belegen können wir diese Aussage allerdings nicht.

⁷ z. B. Abendtechnikum etc. — Anlaßlich der Eröffnung des neuen Berufsschulhauses (1955) und schon früher hat Stadtammann Dr. Hugo Meyer auf solche Möglichkeiten hingewiesen. Die Errichtung eines Technikums in Olten ist 1956/57 im Gemeinderat und im solothurnischen Kantonsrat Gegenstand von Motionen geworden.

2. Die Steuern und die Banken

Zu diesen beiden Faktoren ist nichts Neues zu sagen. Aber da die Bedeutung der Bankverbindungen für ein Handelsunternehmen um vieles wichtiger ist, kann Olten in dieser Hinsicht kaum als optimaler Standort angesehen werden.

3. Die Lagerhäuser

Der große Vorteil Oltens, seine außerordentlich günstige Verkehrslage, kann nur dann voll zur Geltung kommen, wenn die Handelsware von hier aus verschickt wird. Zu diesem Zwecke muß aber dem betreffenden Unternehmen in Olten ein Umschlagsplatz oder eine Lagermöglichkeit zur Verfügung stehen. Wie schon bekannt ist,⁸ existiert seit langer Zeit kein allgemeines Lagerhaus mehr in Olten. Ein solches, wenn möglich in Verbindung mit einem Zollfreilager, würde die Eignung Oltens als Standort für den Handel zweifellos beträchtlich heben.

Andererseits bestehen in Olten etliche spezielle Lagerhäuser und Depots, die einzelnen Unternehmen oder Gruppen gehören und demzufolge deren Bedürfnissen mehr entsprechen, als dies ein allgemeiner Lagerhausbetrieb tun könnte. Von diesen verdient der Getreidesilo besondere Erwähnung, der seit 1952 in Betrieb ist und mehr als die Hälfte seiner Lagerkapazität von 4500 t für Fremdeinlagerung zur Verfügung hält.

4. Diverse Faktoren

Lediglich der Vollständigkeit halber sei festgehalten, daß sich von Olten aus für die Telefonspesen ein ähnlicher Vorteil wie für die Frachtkosten ergibt, weil die Gebiete maximaler Taxe (über 100 km Distanz) von Olten aus sehr klein sind. Dagegen verfügt aber ein Telefonabonnent in einer Großstadt über den Vorteil eines bedeutend umfangreicheren Ortsnetzes.

Zweifellos würde die Errichtung einer Börse Oltens Anziehungskraft als Standort für Handelsunternehmen steigern. Doch dürfte sich ein solches Projekt heute ebensowenig verwirklichen lassen wie im Jahre 1864, als der Vorschlag auftauchte, in Olten eine schweizerische Zentralbörse (für Effekten und Waren) zu errichten.⁹ Dieser Plan war dem Gedanken entsprungen, eine einzige zentrale Börse für die ganze Schweiz sei die beste Lösung. Unter dieser Voraussetzung war natürlich Olten als Verkehrsmittelpunkt der Schweiz der gegebene Standort. Aber die regionalen Bestrebungen gewannen die Oberhand und der großzügige, für Olten so verheissungsvolle Plan kam nicht zustande.

Zur selben Zeit fand sich in Olten ein Ansatz zu einer ebenso vielversprechenden Institution: von seiten der Bahnverwaltungen war —

⁸ cf. S. 89.

⁹ In der «Allgemeinen Schweizerischen Handelszeitung». cf. Walliser, Peter: Olten als geplanter Sitz einer schweizer. Zentralbörse. Im «Morgen» vom 14. und 15. Dez. 1953, 33. Jg. Nr. 291 und 292.

in der Absicht den Güterverkehr zu fördern — die Anregung gemacht worden, in Olten eine permanente Musterausstellung und einen zentralen Markt für Baumaterialien ins Leben zu rufen.¹⁰ Im Herbst 1865 wurde diese Baumaterialienausstellung im Centralbahnhof eröffnet. Seit 1866 war überdies eine «Festigkeitsmaschine» in Betrieb — aufgestellt in der Hauptwerkstätte der SCB in Olten —, mittels welcher bis 1871 Festigkeitsproben durchgeführt wurden. Dieser Baumarkt hat sich aber nicht bewährt und das Interesse an Festigkeitsproben war gering. Erst 10 Jahre später gingen aus diesen Bestrebungen die Anfänge der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt hervor.

Zum Schluß harrt noch ein Umstand der Erwähnung, den wir als Grund zur Standortsbeibehaltung klassieren möchten: Unternehmen, die schon seit längerer Zeit in Olten ansässig sind, würden — nach ihren Äußerungen — nur unter absolut zwingenden Voraussetzungen von Olten wegziehen, weil sich bei ihrer Kundschaft der Name «Olten» so sehr mit dem Unternehmen und mit seinen Produkten verbunden habe, daß eine Standortsverlegung bedeutende Störungen im Verkehr mit der Kundschaft verursachen würde, abgesehen davon, daß sich die Konkurrenz nachher in Olten niederlassen und die Situation ausnützen könnte.

E. Zusammenfassung

Grundsätzlich neue Faktoren sind bei den Handelsunternehmen nicht aufgetreten. Jedoch lassen sich gegenüber den Verhältnissen bei den Industriebetrieben Verschiebungen erkennen, die gerade für unsere Problemstellung von Interesse sind. In erster Linie konstatiert man, daß das Gewicht der Standortsfaktoren von der Gruppe «Verkehrslage» außerordentlich gestiegen ist, und zwar auf Kosten der andern Faktorengruppen mit der einzigen Ausnahme der Gruppe «Zufälligkeiten». Und weil die «Zufälligkeiten»-Faktoren keinen spezifisch oltnerischen Gehalt besitzen, läuft es darauf hinaus, daß die Faktoren der Gruppe «Verkehrslage» zu den Standortsfaktoren von Handel und Verwaltung werden. Da aber Unternehmen der verschiedensten Branchen von diesen Standortsfaktoren erfaßt werden können, ergibt sich in keiner Weise eine einseitige Orientierung der Oltner Handelsunternehmen.

Ähnlich wie bei der Industrie sind auch beim Handel Kräfte der Zusammenballung wirksam. Während aber der industriellen Agglomeration recht bald Deglomerativkräfte entgegenwirken, scheint dies beim Handel nicht so sehr der Fall zu sein. Jedenfalls entwickeln sich enorme Konzentrationen in den großen Wirtschaftszentren. Diese Tendenz ist in Olten ebenfalls zu verspüren in der Form eines «negativen» Standortsfaktors. Irgendeine agglomerative Tendenz zugunsten Oltens kann dagegen nicht aufgedeckt werden. Die wirtschaftliche Kraft Oltens dürfte in dieser Hinsicht nicht stark genug sein.

¹⁰ Mangold, F.: Die Zement-, Kalk- und Gipsindustrie in der Schweiz. Basel 1931. S. 86f.

Die Verlagerung von der Industrie zu Handel und Verwaltung

A. Die bisherige Entwicklung

Da unser Untersuchungskollektiv der Handelsunternehmen nur eine Auswahl darstellt, bleibt leider eine interessante Erscheinung beim Vergleich der Betriebsgründungen bei beiden Untersuchungskollektiven verborgen: die konstante Zunahme des Handels. Während nämlich bei der Industrie ungefähr seit dem ersten Weltkrieg das Wachstum — sowohl in bezug auf die Anzahl Betriebe, als auch auf den Gesamtumfang — sich verlangsamt hat, gilt im Sektor des Handels und der Verwaltung gerade das Gegenteil. Weil aber keine «Handelsstatistik» in der Art der Fabrikstatistik existiert, kann diese Entwicklung nicht zahlenmäßig belegt werden. Welches aber sind die Gründe dazu?

Es wurde schon zu mehreren Malen auf den Umstand hingewiesen, daß Olten fast kein Land mehr zu Industriebzwecken nutzbar machen kann.¹ Im Westen der Stadt ist zwar noch ein größeres, aber noch nicht erschlossenes Gebiet vorhanden, doch sonst läßt sich nirgends mehr ein mittlerer oder gar ein größerer Industriebetrieb plazieren. Für kleine Betriebe dagegen bestehen noch verschiedene Möglichkeiten auch bei Berücksichtigung des Zonenplanes. Seit einiger Zeit zeigt es sich, daß Neugründungen oder Zuzüge hauptsächlich nur als Ersatz für einen liquidierten oder weggezogenen Betrieb auftreten, und dies auch nur, sofern die freigewordenen Gebäude nicht von einem anstossenden Betrieb zur Arrondierung seiner eigenen Anlagen übernommen werden.

Wie vor 50 Jahren der Faktor «Billiges Industrieland» am Aufschwung von Oltens Industrie maßgebend beteiligt war, so hat der Mangel an Industrieland im Verein mit den hohen Bodenpreisen in der

¹ Im Zusammenhang mit den prekären Platzverhältnissen in Olten wird etwa die Meinung vertreten, der Eisenbahnknotenpunkt hätte eigentlich südlich von Oftringen in der Gegend der «Kreuzstraße» errichtet werden sollen, weil in der dortigen Ebene bedeutend günstigere Verhältnisse für den Aufbau eines Industriegebietes und einer großen Siedlung vorhanden gewesen wären. Dazu wird auch noch bemerkt, drei Viertel der heutigen Bevölkerung von Olten hätten sich in diesem Falle nicht in Olten, sondern am Bahnknotenpunkt angesiedelt und ebenso die Industrie.

Dieser Ansicht ist entgegenzuhalten, daß Olten vor dem Bahnbau schon als Straßenkreuzung und Aareübergang Bedeutung besaß; daß für Olten eine Reihe von Standortsfaktoren wirken, die unabhängig sind von seiner Stellung im Bahnnetz; daß die Oltner Bürger eine beträchtliche Initiative im wirtschaftlichen Ausbau ihres Städtchens an den Tag gelegt haben, während im in Frage stehenden Gebiet nichts Ähnliches nachzuweisen ist; und nicht zuletzt, daß in Olten die Industrie viel weniger landwirtschaftlich genutztes Land in Anspruch nahm, als dies in der Ebene südlich Oftringen der Fall gewesen wäre.

neuern Zeit zu einer Umkehr der Verhältnisse geführt und als «negativer» Standortfaktor die «positiven» Standortsfaktoren ihrer Wirksamkeit beraubt. Denn was nützt die beste Verkehrslage, wenn der Platz fehlt, um sich dort zu etablieren? Unter diesen Umständen mußte eine Verlangsamung des industriellen Wachstums in Olten zwangsläufig eintreten. (Und damit ist obige Frage beantwortet.)

B. Möglichkeiten einer künftigen Entwicklung

«Die Großstädte sollten nicht durch zunehmende Industrie unnötigerweise noch stärker anschwellen, und umgekehrt ist es nicht von gutem, wenn jede Bauerngemeinde (zur Sanierung ihrer Finanzen!) ein Fabriklein attrahiert. Als wirtschaftlich wie auch sozial günstigster Fabrikstandort erweist sich nach allen Überlegungen die kleine Industriestadt von etwa 10-30 000 Einwohnern, welche zugleich die Aufgabe, wirtschaftlicher und kultureller Fokus für die umliegenden Gemeinden zu sein, übernehmen kann.»²

Unsere Ausführungen lassen erkennen,

daß Olten eine ganze Reihe von günstigen Voraussetzungen für die Industrieansiedlung besitzt, deren Wirkung jedoch vom Mangel an geeignetem Land eingeengt wird,

und daß ein Teil dieser Voraussetzungen Olten auch zum optimalen Standort für Unternehmen des Handels und der Verwaltung werden läßt, speziell wenn sie sich mit dem Versand befassen und auf vorzügliche Verbindungen, aber weniger auf unmittelbaren Kontakt mit den wirtschaftlichen Landeszentren angewiesen sind.

Wenn aber eine Ausdehnung der Industrie in Olten nur noch in sehr beschränktem Maße möglich sein wird, was läge da näher, als zu versuchen, solche Unternehmen nach Olten zu ziehen, die keine großen Landflächen beanspruchen, vor allem also Handelshäuser und Verwaltungen. Dabei erinnern wir uns des Standortsfaktors «Prompter Versand»,³ der noch viel mehr ausgenützt werden könnte. Es gilt daher, Versandgeschäfte auf diesen Vorteil aufmerksam zu machen.⁴

² Carol, Hans: Die neue Industriekarte der Schweiz. In «Geographica Helvetica» 10. Jg. 1955. S. 136. — Carol weist auch darauf hin, daß der Industriestandort in der Schweiz immer weniger von zwingenden Standortsfaktoren abhängig sei, weshalb der Standortspolitik vermehrte Bedeutung im Hinblick auf die räumliche Verteilung von Wirtschaft und Bevölkerung zukomme.

³ cf. S. 62.

⁴ Wir gehen von der Auffassung aus, daß Olten sein bisheriges Wachstum in bezug auf seine wirtschaftliche Bedeutung beibehalten oder noch steigern, aber auf jeden Fall fördern sollte, wobei die Bevölkerungszunahme im Grunde nur eine Begleiterscheinung darstellt, die nie zum Hauptzweck werden darf. Daß wir mit dieser Ansicht nicht allein stehen, zeigt eine private Anregung, auf die hin in jüngster Zeit von den Stadtbehörden die Frage vermehrter Propaganda und Werbung für die Stadt geprüft wird.

Mit der Förderung der Ansiedlung von Handelsunternehmen sind jedoch nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft. Denken wir beispielsweise daran, daß die für Olten ermittelten Standortsfaktoren mit wenigen Ausnahmen auch für eine mehr oder weniger weite Umgebung gelten.⁵ Und in der Tat etablieren sich in der Umgebung von Olten immer mehr Industrien, wobei unter den einzelnen in Frage kommenden Gemeinden eine gewisse Rivalität besteht: Eine jede möchte am «Segen» der Industrialisierung teilhaben. Um aber die zahlreichen Standortsvorteile, über die das Gebiet um Olten verfügt, voll zu Geltung und Wirkung kommen zu lassen, scheint uns eine Zusammenarbeit auf regionaler Basis erforderlich.⁶ Zugleich möchten wir mit Nachdruck der Meinung entgegen-treten, für die Weiterentwicklung der Stadt Olten sei die Eingemeindung von Vorortsgemeinden der einzige erfolgversprechende Weg.

Die zwei folgenden Feststellungen weisen auf eine Lösungsmöglichkeit hin:

1. Für die Ansiedlung von Industrien eignen sich besonders die an den Bahnlinien gelegenen, offenen Flächen im Osten und Westen von Olten (ungefähr bis Schönenwerd und bis gegen Önsingen).

2. Für die Anlage ausgedehnter Wohnsiedlungen für die Arbeiter eignen sich hingegen in erster Linie die Südhänge des Juras (besonders ein großer Teil des Bezirks Gösgen) und in zweiter Linie die Nordabhänge der vorgelagerten Born-Engelberg-Kette; mit andern Worten: das nördlich und z.T. auch südlich an das für Industrie geeignete Gebiet anstoßende, nicht direkt von den Bahnlinien und Hauptstraßen durchzogene Gelände.

Eine Art «Arbeitsteilung» drängt sich also geradezu auf. Um diese zu verwirklichen, sollte ein Zweckverband⁷ oder eine Interessengemeinschaft gegründet werden, der alle Gemeinden des ganzen Gebietes angehören würden. Der Aufgabenbereich dieser Organisation würde die Regionalplanung (die Abgrenzung der Zonen für Industrie, für Wohnbauten und für land- oder forstwirtschaftlich zu nutzendes Gebiet und die Festlegung der Verkehrsadern) und die Vereinheitlichung der Bestrebungen der einzelnen Gemeinden umfassen. Da eine solche Zoneneinteilung sich nach den natürlichen Gegebenheiten und nicht nach den Gemeindegrenzen richtet, würden einige Gemeinden, die sich gegenwärtig stark bemühen, Industrien in ihr Hoheitsgebiet zu ziehen, zu reinen Wohngemeinden, andere hingegen zu ausgesprochen industrie-reichen Gemeinden. Zwar ist diese Aufteilung des Gebietes nach Eignung («Arbeitsteilung») — der eigentliche Kern unseres Planes — sicher die vernünftigste Lösung; sie dürfte aber auf harten Widerstand stoßen,

⁵ cf. S. 46.

⁶ Da man noch recht wenig von einer solchen Lösung gehört hat und da sich wahrscheinlich die einzelnen Gemeinden nur bedächtig und mit Skepsis zu einer Mitarbeit herbeilassen werden, scheint uns eine etwas ausführlichere Darstellung gerechtfertigt.

⁷ Das kantonale Gemeindegesetz vom 27. März 1949 (§ 10) sieht die Gründung von Zweckverbänden der Gemeinden vor.

vor allem bei jenen Gemeinden, die vorwiegend in die reine Wohnzone eingeteilt würden⁸. Dieser Widerstand ist ganz begreiflich, bricht aber zusammen, sobald die Gemeinde die Gewißheit hat, daß sie durch die Interessengemeinschaft mehr gewinnt als verliert. In dieser Hinsicht wird vom Gemeindestandpunkt aus ein Steuerausgleich die beste Wirkung erzielen. Denn Industrien sind den Gemeinden besonders deshalb so willkommen, weil sie als Steuerzahler ins Gewicht fallen. Dieser regionale Steuerausgleich soll das Plus der Gemeinden in der Industriezone und das Minus der Gemeinden in der Wohnzone ausgleichen.

Vom Gedanken ausgehend, daß die Gemeinde in der Industriezone der Wohngemeinde für diese Vorzugsstellung eine Entschädigung schulde, kann man die Steuerleistungen der Industriefirmen in zwei Teile aufspalten: Ein Teil gehört der Gemeinde als eigentliche Steuer des Unternehmens. Der andere Teil aber wird als «Arbeitgeberbeitrag» an die Steuerleistung des Arbeitnehmers betrachtet und deshalb — pro Arbeitnehmer aufgeteilt — den Wohngemeinden derselben zugesprochen.

Ein anfänglicher Steuerausfall der Industriegemeinden dürfte durch Neuansiedlungen in absehbarer Zeit wettgemacht werden, abgesehen davon, daß bei Einführung dieser Interessengemeinschaft eine Übergangslösung den alten Zustand den neuen Verhältnissen anpassen müßte. Die größte finanzielle Einbuße erlitt aber Olten. Doch als Entgelt dafür müßte ihm die Rolle des wirtschaftlichen, geistigen und gesellschaftlichen Zentrums überlassen werden. Soweit die Direktionen und Verwaltungen von den Betrieben zu trennen wären, könnten sie sich in Olten selbst niederlassen, um der Vorteile des direkten Kontaktes und Verkehrs teilhaftig zu werden. Auf diese Weise wäre es möglich, Olten weiterhin die Vorteile eines industriellen Wachstums und vor allem eines Handels- und Finanzplatzes — wenn auch nur regionaler Bedeutung — zu sichern. Weil aber Olten und seine Geschäftsleute von dieser Interessengemeinschaft am meisten profitieren würden, wäre diese größere Einbuße als besondere Leistung von seiten Oltens gerechtfertigt. Die Kosten, welche die Organisation als solche verursachen würde, aber auch die Kosten für Propaganda u. a. m. wären von der Gesamtheit zu tragen. An den Unkosten für die Erschließung neuer Industriegebiete müßte sich ebenfalls die ganze Interessengemeinschaft mitbeteiligen.

Neben diesem Steuerausgleich, dessen Hauptaufgabe es wäre, die Interessengemeinschaft für jede einzelne Gemeinde «interessant» zu machen, müßte natürlich für eine gemeinsame Finanzpolitik (z. B. einheitliche Besteuerung im ganzen Gebiet), für eine gemeinsame Wirtschafts- und Sozialpolitik, kurz für eine Übereinstimmung aller sich auf das ganze Gebiet erstreckenden Bestrebungen der einzelnen Gemeinden

⁸ Selbstverständlich ist die Wohnzone nicht vollkommen gewerbefrei gedacht. Neben dem eigentlichen Handwerk könnten sich hier auch kleinere Industrieunternehmen niederlassen, die ein nur lokal auftretendes Arbeitsangebot (z. B. weibliche Arbeitskräfte, die nur Halbtagsbeschäftigung suchen) absorbierten.

gesorgt werden. Es handelte sich demnach darum, daß die Gemeinden einen Teil ihrer Souveränität dem gemeinschaftlichen Ziel opfern würden. Den Gewinn sehen wir darin, daß die natürlichen Vorteile der ganzen Gegend zum Nutzen aller viel intensiver verwertet werden könnten als im gegenwärtigen Zustand, wo die einzelnen Gemeinden vielfach sich gegenseitig konkurrenzieren. Überdies wäre eine Verstädterung, wie sie als Folge von Eingemeindungen auftreten müßte, viel weniger zu befürchten. Weil für die Verteilung von Industrie- und Wohngebieten bedeutend mehr Raum zur Verfügung steht, wären ganz andere Siedlungsbilder möglich. Der Arbeiter bliebe immer noch in einer Dorfgemeinschaft verankert und wäre demzufolge der Verproletarisierung weniger ausgeliefert⁹.

Notwendigerweise birgt diese Lösung auch Nachteile in sich. Wir denken da z. B. an die Bodenpreisentwicklung und die entstehende Spekulation¹⁰, die vor allem die Bauern der ganzen Gegend belästigen würde.

Ein sehr wichtiges und schwerwiegendes Problem wäre die Frage der Arbeitskräfte. Zurzeit sind in der Gegend alle verfügbaren Arbeiter beschäftigt, und deshalb ist die schon bestehende Industrie gar nicht erpicht auf die Ansiedlung weiterer Industriebetriebe, die aller Voraussicht nach das Lohnniveau in die Höhe treiben würden. Aus diesem Grunde wird mit der Propaganda für die Industriensiedlung auch die Frage nach einer genügenden Zahl von Arbeitern ins Auge gefaßt werden müssen. Daneben kommt das natürliche Bevölkerungswachstum unseren Bestrebungen zu Hilfe; denn bald einmal werden die ersten sogenannten kinderreichen Jahrgänge ins Erwerbsleben eintreten¹¹.

Doch mag sich auch die Zukunft anders gestalten; — solange die Industrie ihren Standort nicht nach grundsätzlich neuen Gesichtspunkten wählt, werden die festgestellten Standortsfaktoren die Stellung von Olten — und seiner Umgebung — als günstigem Industriestandort gewährleisten.

⁹ Bei der «Kreuzstraße» (cf. Anm. 1, S. 114) hätte sich eine viel dichtere und konzentriertere Besiedelung ergeben. Wir beurteilen aber die Auflockerung, die das Gelände um Olten zwangsläufig herbeiführt, als unschätzbaren Vorteil.

¹⁰ In Olten selbst sind die Bodenpreise seit 1946 ständig und massiv gestiegen, weil sich viele auswärtige Bauspekulanten, die Olten als sehr krisensicher (viele Bundesangestellte, Beamte und Vertreter und eine vielfältige Industrie) beurteilen und ihm eine kontinuierliche Weiterentwicklung voraussagen, nach Olten wenden.

¹¹ Wir legen Wert darauf, zu betonen, daß der eben dargestellte Plan erst skizziert ist, und daß wir die Schwierigkeiten, die sich bei einer Verwirklichung zeigen würden, und die weiteren Untersuchungen, die erforderlich wären, keineswegs ignorieren oder bagatellisieren möchten.

Schlußwort

Aufgabe der vorliegenden Arbeit war es, Olten in seiner Eigenschaft als Industriestandort zu kennzeichnen. Hier ist der Ort, Rechenschaft darüber abzulegen, ob das Ziel erreicht werden konnte. Der Abhandlung lag die zweifache Zielsetzung zugrunde, einerseits durch die Darstellung der Oltnrer Standortsfaktoren einen Beitrag zur Abklärung der Standortprobleme der schweizerischen Industrie zu leisten, und andererseits einen Ausschnitt aus dem industriegeschichtlichen Teil des Aufgabenbereiches des Lokalhistorikers zu übernehmen.

Die Gesamtheit der Industriestandortsfaktoren, die sich in unserer umfassenden Untersuchung feststellen ließen, und ebenfalls alle Umstände mit Einfluß auf die Standortgestaltung sind im zweiten Teil beschrieben und bewertet. Und in der ganzen Arbeit wurde den lokalhistorisch interessanten Begebenheiten eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt, indem näher darauf eingetreten wurde, sofern nicht ein Hinweis auf spezielle Literatur genügte. Damit aber glauben wir, unser doppeltes Ziel erreicht zu haben.

Die positiven, potentiellen und negativen Kräfte Oltens als Industriestandort liegen vor uns.

Die Eigenheiten der industriellen Entwicklung Oltens sind uns bekannt.

Eine Möglichkeit, wie sich die Zukunft Oltens als Wirtschaftszentrum gestalten könnte, wurde aufgezeigt.

So bleibt uns nur noch, mit diesen Erkenntnissen bereichert tatkräftig hinaus zu treten in die unerbittliche Realität des Wirtschaftslebens.

Anhang und Dokumentation

Bei der Beschaffung der Unterlagen und bei der Abgrenzung des Untersuchungskollektivs haben wir eine große Zahl Angaben zusammengetragen¹, die wir insbesondere der nicht mehr existierenden Betriebe wegen veröffentlichen, um sie festzuhalten. Sie werden ins Verzeichnis des Untersuchungskollektivs eingeordnet. Sehr gerne hätten wir auch Angaben über die Arbeiterzahl, über die finanziellen Verhältnisse und über Ähnliches aufgenommen. Dies muß aber unterbleiben, weil wir viele Auskünfte dieser Art nur vertraulich erhielten, und weil ein wirklichkeitsgetreuer Überblick eine periodische Darstellung und damit zuviel Raum erfordern würde. Hingegen sei doch mitgeteilt, in welche Klasse der Tabelle 19² der Betrieb gemäß der Anzahl der beschäftigten Arbeiter eingereiht wurde.

Des weitern fügen wir noch eine Übersicht über die Verteilung der Betriebe innerhalb des Gemeindebannes und einige Bemerkungen über den Güterverkehr der beiden Oltnr Bahnhöfe an.

Zur Illustration der baulichen Entwicklung von Olten werden schließlich zwei Kartenausschnitte (aus den Jahren 1881 und 1951) und zwei Ansichten (aus den Jahren 1869 und 1955) einander gegenübergestellt.

I. Verzeichnis des Untersuchungskollektivs der Industriebetriebe

Das Verzeichnis ist alphabetisch angeordnet und fortlaufend nummeriert. Die einzelnen Betriebe werden unter ihrer heutigen Bezeichnung eingereiht. Bei Betrieben, die früher unter einer andern Firmenbezeichnung existiert haben, wird diese am entsprechenden Ort mit dem Hinweis auf die Nummer des Betriebes eingefügt³.

¹ In erster Linie Angaben aus den Akten des Handelsregisteramtes, der Fabrikinspektorate und der Bürgergemeinde (Landverkäufe), aber auch aus Broschüren, Festschriften und Literatur und nicht zuletzt Angaben beteiligter oder den betreffenden Betrieben nahestehender Personen.

² cf. S. 50.

³ Man könnte sich fragen, weshalb nur die 65 Betriebe des Untersuchungskollektivs in dieses Verzeichnis aufgenommen wurden. Es wäre aber keineswegs gerechtfertigt gewesen, alle Betriebe, die wohl anfänglich in unsere Untersuchung einbezogen, in der Folge aber aus diesem oder jenem Grund nicht weiter berücksichtigt worden waren, ebenfalls anzuführen. Desgleichen ver-

A b k ü r z u n g e n :

- gegr. = gegründet
 Liq. = Liquidation (freiwillig oder zwangsweise)
 Klasse A = bis 14 Arbeiter Klasse E = 101—500 Arbeiter
 Klasse B = 15— 30 Arbeiter Klasse F = über 500 Arbeiter
 Klasse C = 31— 50 Arbeiter Klasse G = Arbeiterzahl unbekannt
 Klasse D = 51—100 Arbeiter
 HR = Handelsregister
 Lit. = Literaturhinweis

Eingeklammerte Literaturhinweise bedeuten, daß an der angegebenen Stelle der betreffende Betrieb nicht namentlich erwähnt ist.

Die Literaturhinweise erheben in keiner Weise Anspruch auf Vollständigkeit.

Die nachfolgenden Werke sind im Literaturverzeichnis enthalten, weshalb wir hier nur den Titel in Erinnerung rufen.

- F. = Flury, W.: Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn (z. B.: F. 54 = Flury: a.a.O. S. 54)
 G. = Gasser, Moritz: Die Finanzen der Stadt Olten.
 Hk. = Beiträge zur Heimatkunde des Kantons Solothurn. Band II. Zweiter Teil: Industrie, Handel und Gewerbe.
 M. = Meister, Paul: Die industrielle Entwicklung der Stadt Olten.
 O. = Olten, Vergangenheit und Gegenwart.
 ONB = Oltner Neujahrsblätter.
 Sch. = Schwab, Fernand: Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn.
 Z. = Zimmermann, Otto: Die Industrien des Kantons Solothurn.
 Dietschi, Hugo: Mühlen und Hammerschmieden ... zu Olten.
 Kurz, André: Entwicklung, Struktur und Organisation der schweizerischen Gerberei.
 Schürmann, Walter: Die Entwicklung der schweizerischen Automobilindustrie.
 Stein und Steinwerke, III. Band von Landschaften und Bauten.
 Zahner, Paul: Die Leder- und Schuhversorgung der Schweiz.
 Zaugg, Ernst: Die schweizerische Glasindustrie.

Accumulatorenfabrik AG., Schweizerische = 45

1. AG. der Maschinenfabrik von Louis Giroud. Sälistraße 43.
 1868 gegr.: Louis Giroud, Mech. Werkstätte; 1899: AG.;
 1935: Übernahme der Waagenfabrikation.
 Klasse D
 Lit.: F. 54; Z. 102; G. 23; M. 113.

zichten wir auch auf die Darstellung des zweiten, kleinen Untersuchungskollektivs der Handelsunternehmen.

2. AG. Hunziker und Co. Baustofffabriken. Zementweg.
1895 gegr.: Constantin von Arx, Zementwarenfabrik; 1911: Hunziker & Co.; 1914: AG.; 1931: Verselbständigung des Portlandzementwerkes = 39.
Klasse E
Lit.: F. 55; O. 104; Z. 139; ONB 1947; G. 23; M. 128; Stein und Steinwerke, S. 363; (Sch. 493).
- AG. Landquarter Maschinenfabrik = 36.
3. B. und W. von Arx. Hutfabrikation.
Vor 1870 gegr.: B. von Arx; 1878: B. und W. von Arx; 1890: Wegzug (nach Zofingen).
Klasse C
Lit.: M. 71.
- Constantin von Arx, Zementwarenfabrik = 2.
- Jakob Bader, Mech. Schreinerei = 23.
- Herbert Bauer. Toilettenartikelfabrikation = 19.
4. Bauhofer, Maschinenfabrik, Kesselbau, Martin-Disteli-Straße 23.
1898 zugezogen (von Baden): Bauhofer-Ineichen; 1930: Gebr. Bauhofer; 1932: Iwan Bauhofer.
Klasse B
Lit.: Z. 103.
5. E. Baumann & Cie., Lederwarenfabrik, Zementweg 130.
1927 gegr.
Klasse B
Lit.: Hk. 20; (Z. 77).
- Berna Commercial Motors Ltd. in Olten = 28.
- E. und R. Blaser, Modellschreinerei = 24.
6. Born & Co., Düngerwerke Olten AG., Industriestraße 202.
1918 gegr.: Born, Eichenberger & Cie.; 1920: AG.; 1923: Leimfabrik Olten AG. (nicht im HR eingetragen); 1924: Liq.
Klasse A Gebäude übernommen durch 55.
7. A. Bürgi & Cie., Metallgießerei, Armaturenfabrik, Friedauststraße 27.
1898 zugezogen (von Oberbuchsiten): Arnold Bürgi; 1925: A. Bürgi & Cie.
Klasse A
Lit.: Z. 97.
- De Bruyn Ltd., Zweigniederlassung Olten, Speisefette = 50.
- Wilh. Demenga, Schuhfabrik = 30.
8. Elektro-Apparatebau Olten AG., Tannwaldstraße 145.
1947 gegr.: Elektro-Apparatebau Olten K. Loosli & Co.; 1951: AG.
Klasse C
9. Elektroden und Lichtkohlenfabrik Olten AG., Industriestraße 36.
(Gegr.. 1896 als Kohlenelektrodenindustrie AG. Basel, Fabrik in Hünningen, Elsaß) 1899 zugezogen: Schweizerische Kohlenelektroden In-

industrie AG.; 1901: Elektroden und Lichtkohlenfabrik Olten AG.;
1903: Liq.

Klasse B Gebäude übernommen durch 28.

Lit.: Z. 112.

Karl Engler, Sägewerk = 29.

10. Epos Aluminiumwerke E. Pfändler & Cie. AG., Industriestraße 200.
1869 gegr.; vor 1883: Kunz und Pfändler, Lampenfabrik; 1892:
E. Pfändler & Cie.; 1915: Übergang auf Aluminium; 1934: AG.

Klasse B

Lit.: F. 54; G. 23; (ONB 1944, S. 40).

Erne und Schenker, Kunststeinherstellung = 42.

H. Flury, Wollenspinnerei und Tuchfabrik = 59.

11. Alfred Gemperle, Kleiderfabrik, Aaraustraße 24.
1923 gegr.

Klasse E

Lit.: O. 111; Z. 31; Hk. 38.

12. Gerberei Olten AG., Industriestraße 78.

1895 gegr.

Klasse E

Lit. F. 54; Z. 74; ONB 1946; G. 23; M. 102; Zahner, S. 6; Kurz, S. 16.

13. Henry Giesler, Maschinenfabrik für Textilindustrie, Rötzmattweg 8.
1917 gegr.; 1926: Wegzug.

Klasse B

14. Gießerei Olten der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke
AG., Sälistraße 24.

1866 gegr.

Klasse E

Lit.: F. 9; Sch. 179; O. 46; Z. 95, 101; G. 23; M. 112; Jubiläumsschrift von
Roll 1948, S. 47.

Louis Giroud, Mech. Werkstätte = 1.

15. Gebr. Gisi, Messer- und Werkzeugfabrik, Aarburgerstraße 125.

1915 gegr.: J. Gisi-Dörfli; 1920: Gebr. Gisi.

Klasse A

Lit.: Hk. 22.

Glashütte Olten AG. = 47.

16. Emil Grüninger, Glasschleiferei und Spiegelfabrik, Aarburgerstr. 105.

1939 gegr.

Klasse B

17. Ernst Hagmann, «Hago», Herrenhosenfabrik, Rosengasse 23a.

1950 gegr.

Klasse B

Hanssen und Studt, Kaffeerösterei = 48.

Hauptwerkstätte der Schweizerischen Centralbahn = 41.

Heer & Co., Schuhfabrik = 43.

18. H. Heer & Co., Metallwarenfabrik, Industriestraße 28.

1897 zugezogen (von Flums): Knobel und Heer; 1904: H. Heer & Co.
Klasse B

Helvetia AG., Seifenfabrik = 49.

19. Herba, Herbert Bauer AG., Toilettenartikelfabrikation, Tannwald-
straße 62.

1933 zugezogen (von Trimbach): Herbert Bauer & Cie.; 1935: Herbert
Bauer; 1940: AG.

Klasse A

Lit.: G. 23.

Hunziker & Co., Baustoffabriken = 2.

20. Ingold AG., Modellschreinerei und Holzwarenfabrik, Aaraustr. 118.

1902 gegr.: Franz Pfulg, Modellschreinerei; 1920: Pfulg und Ingold;
1941: Pfulg und Ingold AG.; 1948: Ingold AG.

Klasse B

Lit.: Z. 92.

21. Inox AG., Kesselfabrikation, Eisenkonstruktionen, Industriestr. 180.

1948 gegr.

Klasse B

22. J. und H. Jäger, Radiumsetzerei, Florastraße 34.

1934 gegr.: Josef Jäger; 1945 gegr.: Hans Jäger; 1951: J. und H. Jäger.
Klasse B

23. Jäggi, Möbelfabrik, Olten, Rötzmattweg 15.

1902 gegr.: Jakob Bader, Mech. Schreinerei; 1907: Oltner Möbelfabrik
J. Bader & Co.; 1913: Möbelfabrik Olten AG.; 1918: Jäggi Möbel-
fabrik Olten.

Klasse B

24. Max Kißling, vorm. Blaser & Cie., Modellschreinerei, Hardfeldstr. 7.

1920 gegr.: E. und R. Blaser; 1950: Blaser und Cie.; 1952: Max Kißling.
Klasse A

Lit.: Z. 92.

Knobel und Heer, Metallwarenfabrik = 18.

25. A. Kully AG., Glasdachwerke, Spenglerei, Baslerstraße 14.

1854 gegr.: Bartholomäus Kulli, Spenglerei; 1880: Simon Kulli; 1898:
Beginn des Glasdachbaues; 1921: A. Kully, dipl. Ing.; 1951: A. Kully
AG.

Klasse B

Lit.: ONB 1955.

Kunz und Pfändler, Lampenfabrik = 10.

26. F. Kurt AG., Damenkleiderfabrikation, Bahnhofstraße 47.

1941 gegr.

Klasse C

- M. Lehmann-Husi, Wäschefabrikation = 62.
- Leimfabrik Olten AG. = 6.
27. Losinger & Co. AG., Kies- und Sandwerke Olten, Rötzmattweg 45.
1925 gegr.
Klasse A
Lit.: Stein und Steinwerke, S. 366.
- Mätz Söhne & Cie., Glashütte Olten = 47.
- Möbelfabrik Olten AG. = 23.
28. Motorwagenfabrik Berna AG. Olten, Industriestraße 36.
1904 zugezogen (von Bern): J. Wyß, Schweizerische Automobilfabrik Berna; 1906: Motorwerke Berna AG.; 1908: Berna Commercial Motors Ltd. in Olten; 1912: Motorwagenfabrik Berna AG.
Klasse E
Lit.: F. 54; Z. 112; Hk. 15; ONB 1948; G. 23; M. 118.
29. A. Müller & Cie. AG., Sägewerk, Industriestraße 194.
Etwa 1920 gegr.: Karl Engler, Sägerei; 1929: Oskar Schäfer; 1933: A. Müller & Cie.; 1942: AG.
Klasse B
30. Ad. Munzinger & Cie., Schuhfabrik, Aarburgerstraße 78.
Etwa 1870 gegr.: Wilh. Demenga, Schuhfabrik; 1886: Ad. Munzinger & Cie.; 1887: Liq.
Klasse G
Lit.: ONB 1944, S. 46.
31. Conrad Munzinger & Cie. AG., Filztuchfabrik, Solothurnerstraße 65.
1482 gegr. als Hammerschmiede (cf. Anm. 5, S. 56); 1865: Umwandlung in Filztuchfabrik Conrad Munzinger; 1924: AG.
Klasse D
Lit.: F. 54; Z. 20; G. 23; Dietschi, S. 20.
32. Nago Nahrungsmittelwerke AG., Industriestraße 152.
1911 zugezogen (von Zofingen): Steffen und Wilhelm AG.; 1922: Nahrungsmittelwerke AG.; 1927: Nago AG.
Klasse D
Lit.: Z. 47; ONB 1953; G. 23.
33. Hermann Nettelstroth, Herrenwäschefabrik, Ringstraße 26.
1930 gegr.
Klasse D
Lit.: Z. 34.
34. R. Nußbaum & Co. AG., Metallgießerei und Armaturenfabrik, Neuhardstraße 36.
1903 gegr.: R. Nußbaum; 1906: R. Nußbaum & Co.; 1920: AG.
Klasse E
Lit.: F. 55; Z. 97; ONB 1947; G. 23; M. 110; Jubiläumsschrift 1953.

35. «Odo»-Olten, Oscar Disteli, Textilwarenfabrik, Solothurnestraße 140.
1919 gegr.
Klasse C
36. Olma Maschinenfabrik AG., Byfangstraße 25.
1917 zugezogen (von Landquart): AG. Landquarter Maschinenfabrik;
1919: AG. Olma Landquarter Maschinenfabrik, Olten; 1947: Olma
Maschinenfabrik AG.
Klasse E
Lit.: Z. 104; ONB 1951; G. 23; M. 114.
- Oltner Möbelfabrik J. Bader & Co. = 23.
37. Packmat AG., Kartonnagenfabrik, Haslistraße 41.
1941 zugezogen (von Reiden).
Klasse C
- E. Pfändler & Cie., Lampenfabrik, Aluminiumstanzwerke = 10.
38. Carl Pfister, Tabakfabrik, Industriestraße 154.
1917 gegr.; 1935: Liq.
Klasse A
- Franz Pfulg, Modellschreinerei = 20.
39. Portlandzementwerk AG. Olten, Zementweg 58.
1928: Bau der Zementfabrik; 1931 gegr. und abgetrennt von
AG. Hunziker & Co. = 2.
Klasse D
Lit.: Z. 139; O. 104; ONB 1947; G. 23; M. 128.
40. Rewa AG., Wäscherei und Glätterei, Neuhardstraße 31.
1906 zugezogen: Schweizerische Speisewagengesellschaft AG., Repa-
raturwerkstätte, später auch Wäscherei, Glätterei und Kaffeerösterei;
1949: Reparaturwerkstätte von SBB-Werkstätte übernommen; 1950:
Wäscherei und Glätterei übergegangen an Rewa AG. (Tochterges.).
Klasse B
Lit.: Z. 36, 49, 112; Jubiläumsschrift der Schweizerischen Speise-
wagengesellschaft 1953.
- Rudolf Rötheli, Mech. Werkstätte = 65.
41. SBB-Werkstätte Olten, Gösgerstraße.
1855 gegr.: Hauptwerkstätte der Schweizerischen Centralbahn; 1902:
SBB-Reparaturwerkstätte.
Klasse F
Lit.: F. 54; O. 45; Z. 111, 159; M. 123.
- Oskar Schäfer, Sägerei = 29.
42. Schenker & Co., Kunststein- und Zementwarenfabrik, Solothurner-
straße 189.
1914 gegr.: Erne und Schenker; 1929: Adolf Schenker; 1950: Schen-
ker & Co.
Klasse A
Lit.: Hk. 25.

43. Adolf Schenker, Schuhfabrik, Sälistraße 6.
1866 gegr.: Strub und Heer; 1868: Heer und Cie.; etwa 1871: Schenker und Lack; 1878: Adolf Schenker; 1914: Liq.
Klasse D
Lit.: F. 52; Z. 42; ONB 1944, S. 46.
44. Dr. E. Schlumpf & Cie. AG., Färberei, Rötzmattweg 130.
1927 gegr.: Dr. E. Schlumpf & Cie.; 1932: AG.; 1939: Wegzug (nach Frauenfeld).
Klasse B Gebäude übernommen durch 5.
Lit.: Z. 26.
- Josef Schumacher, Halbleinfabrik = 59.
45. Schweizerische Accumulatorenfabrik AG., Industriestraße 152.
1907 gegr.; 1911: Liq.
Klasse B Gebäude übernommen durch 32.
46. Schweizer. Accumulatorenwerke Tribelhorn AG., Industriestraße 102.
1900 gegr.; 1905: Liq.
Klasse B Gebäude übernommen durch 47.
Lit.: Schürmann, S. 67.
47. Schweizerische Glaswerke Olten AG., Industriestraße 102.
1906 gegr.: Glashütte Olten, Mätz Söhne & Cie.; 1907: Glashütte Olten AG.; 1911: Schweizerische Glaswerke Olten AG.; 1914: Liq.
Klasse C Gebäude übernommen durch 12. (zur Errichtung einer Gerbextraktfabrik, die 1917 bis 1921 als selbständige AG. konstituiert war.)
Lit.: F. 54; Sch. 447; Z. 145; Zaugg, S. 101.
- Schweizerische Kohlenelektroden-Industrie AG. = 9.
- Schweizerische Oelwerke J. E. De Bruyn = 50.
- Schweizerische Speisewagengesellschaft = 40.
48. Rudolf Seebeck, Kaffeerösterei, Industriestraße 110.
1905 gegr.: Hanssen und Studt (Hamburg), Zweigniederlassung Olten; 1921: Rudolf Seebeck; 1935: Liq.
Klasse A Gebäude übernommen durch 12.
Lit.: F. 54.
49. Seifenfabrik Sunlight AG., Tannwaldstraße 95.
1898 gegr.: Seifenfabrik Helvetia AG.; 1909: Seifenfabrik Sunlight AG.
Klasse E
Lit.: F. 78; O. 120; Z. 54; ONB 1949; G. 23; M. 88.
- Henry Soller, Seidenbandweberei = 58.
50. Speisefettwerke Vita AG., Industriestraße 132.
1906 gegr.: Schweizerische Oelwerke J. E. De Bruyn; 1913: De Bruyn Ltd., Zweigniederlassung Olten; 1925: Speisefettwerke Vita AG.; 1931: Betrieb Liq.
Klasse B
- Steffen und Wilhelm AG. = 32.

51. Franz Stirnimann, Baumaschinenfabrik AG., Solothurnerstraße 257.
1915 gegr.; 1939: AG.
Klasse C
Lit.: Z. 106; ONB 1930.
52. Xaver Stöckli, Mech. Schuhreparaturwerkstätte, Aarburgerstr. 126.
1940 gegr.
Klasse D
Lit.: (Z. 42).
53. Strub, Glutz & Cie. AG., Schuhfabrik, Solothurnerstraße 35.
1866 gegr.: Strub und Heer; 1868: Strub und Glutz; 1883: Strub, Glutz & Comp.; 1900: Strub, Glutz & Cie. AG.
Klasse E
Lit.: F. 52; ONB 1944; Z. 40; G. 23; M. 82; Dietschi, S. 31.
Strub und Heer, Schuhfabrik = 43 und 53.
54. Strumpffärberei AG. Olten, Altmattweg 57⁴.
1929 gegr.
Klasse B
Lit.: O. 107; Z. 26; Hk. 28.
55. Stug, Schweizerische Straßenbauunternehmung AG., Olten.
1925: Errichtung einer «Bitumuls»-Fabrik, Industriestraße 202.
Klasse A
Lit.: O. 109.
Jean Studer, Waagenfabrik Olten = 61.
56. J. Sum, Rolladenfabrik, Aarburgerstraße 185.
1930 zugezogen (von Rorschach).
Klasse B
- Sunlight AG., Seifenfabrik = 49.
57. Teka AG., Tee- und Kaffeemaschinen, Apparatebau, Jurastraße 25.
1949 zugezogen (von Basel)
Klasse A
- Tribelhorn AG., Schweizerische Accumulatorenwerke = 46.
58. Tschamper & Co., Hutgeflechte- und Litzenbandfabrik, Aarburgerstraße 78.
1905 gegr.: Henry Soller, Seidenbandweberei; 1923: Henry Soller & Cie.; Litzenbandfabrik; 1925: Tschamper & Co.
Klasse A
Lit.: F. 54.
59. Tuchfabrik Olten AG.
Etwa 1830 gegr.: Josef Schumacher, Halbleinfabrik; 1858: Josef Schumacher, Halbleinfabrik, Inhaber Gotthard Flury; 1893: G. Flury und

⁴ Dieser Betrieb wurde 1955 liquidiert. Die Fabrikanlagen dienen nun einem Betrieb der Metallbranche. In unserer Untersuchung, die Ende 1953 abgeschlossen wurde, gilt er aber noch als existierend.

Olten 1881



Abb. 3

Ausschnitt aus der Siegfriedkarte 1 : 25 000, Blatt 149, Ausgabe 1884
 Reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 25. 7. 1956



Abb. 4

Panorama von Frobberg vom Schloßberg aufgenommen, gezeichnet d'après nature par R. Huber (Ausschnitt)



Abb. 5

Von der Geißflue aus (Pt. 812,7 „Kreuz“). Aufnahme des Verfassers vom 24. 5. 1955

Olten 1951



Abb. 6

Ausschnitt aus der Landeskarte 1 : 25 000, Blatt 1088 Hauenstein

Reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 25. 7. 1956

- Söhne; 1895: G. Flury Söhne; 1896: H. Flury, Wollenspinnerei und Tuchfabrik; 1900: Tuchfabrik Olten AG.; 1901: Liq.
Klasse C
(Von diesem Betrieb wurde 1892 die erste elektrische Kraftübertragung in Olten errichtet, vom Mühlebach in den äußern Hammer.)
Gebäude übernommen durch 53.
Lit.: F. 20; Dietschi, S. 30.
60. Verlag Otto Walter AG., Amthausquai 21.
1895 gegr.: Katholischer Presseverein; 1915: Oltner Druckerei und Verlagsanstalt Otto Walter; 1921: Graphische Anstalt und Verlag Otto Walter AG.
Klasse E
Lit.: Z. 84; G. 23; M. 105; Jubiläumsschrift 1946.
- Vita AG., Speisefettwerke = 50.
61. Waagenfabrik Studer AG., Aarauerstraße 19.
1894 gegr.: Joh. Studer, Eichstätte und Schlosserei; 1918: Jean Studer, Waagenfabrik Olten; 1918: Waagenfabrik Studer AG.; 1935: Liq.
Klasse B (Betrieb übernommen durch 1.)
Lit.: Z. 103.
- Otto Walter AG., Graphische Anstalt und Verlag = 60.
62. Wäschefabrik Olten, Gebr. Lehmann, Jurastraße 27.
1894 gegr.: M. Lehmann-Husi; 1919: Wäschefabrik Olten, Gebr. Lehmann; 1921: Liq.
Klasse A
63. Weil, Bloch & Co. AG., Herrenkleiderfabrik, Belchenstraße 18.
1921 gegr.: Berthold Weil; 1933: Weil, Bloch & Cie.; 1940: AG. (1955: WebeO Kleiderfabrik AG.)
Klasse C
Lit.: Z. 31.
64. Wilh. Wenk AG., Werkstätte für Präzisionsmechanik, Riggensbachstraße 10.
1908 verselbständigt aus 65: Wenk & Co.; 1909: Wilh. Wenk; 1949: AG.
Klasse D
Lit.: Z. 104; ONB 1949.
65. Werkstätte für Präzisionsmechanik AG., Industriestraße 14.
1899 gegr.: Rudolf Rötheli, Mech. Werkstätte; 1901: Wenk & Cie.; 1903: Werkstätte für Präzisionsmechanik AG.; 1913: Liq.
Klasse B
Lit.: Z. 104.
- J. Wyß, Schweizerische Automobilfabrik Berna = 28.

II. Lagerung der Industrie innerhalb des Gemeindegebietes

Die Verteilung der Industrie im Gemeindegebiet selbst wird ebenfalls durch bestimmte Kräfte gelenkt. Diese sollen hier aber nicht unter-

sucht werden, sondern wir möchten lediglich eine Übersicht geben. Auf den ersten Blick lassen sich vier Gruppen unterscheiden nach den folgenden Gesichtspunkten⁵:

1. An der Bahn (Geleiseanschluß):

- a) Hauptbahnhof: 23 Betriebe, von denen 9 nicht mehr existieren, im Industriequartier Tannwald und südlich des Bahnhofes den Geleisen entlang.
- b) Bahnhof Olten-Hammer: 5 Betriebe in der Rötzmatt und in der Altmatt.

2. Am Wasser (Wasserkraft):

- 4 Betriebe, von denen 1 nicht mehr existiert, entlang der Dünnern (Nachfolger der alten Mühlen und Hammerschmieden).

3. «Anlehnung»:

- 2 Betriebe bei der Gießerei.

4. Diverses:

- 31 Betriebe, von denen 7 nicht mehr existieren, über das ganze Stadtgebiet zerstreut. Es handelt sich zu einem großen Teil um kleinere Betriebe. 13 Betriebe befinden sich auf dem linken Aareufer.

Die Bedeutung des direkten Anschlusses an die Bahnen ist sehr groß, hat doch beinahe die Hälfte aller Betriebe ihren Standort innerhalb des Gemeindegebietes von diesem Standpunkt aus gewählt.

Über das Verhältnis zwischen den beiden Oltner Bahnhöfen ist zu sagen, daß — wie die Zahlen in den Statistischen Jahrbüchern der SBB zeigen — das Gewicht der Versandgüter des Hauptbahnhofes selten mehr als die Hälfte des Gewichtes der empfangenen Güter beträgt (größte Ausnahmen 1940 bis 1946). Beim Bahnhof Olten-Hammer hingegen ist mit wenigen Ausnahmen das Gewicht der Versandgüter beträchtlich höher als das der Empfangsgüter (Zement- und Kalksteinabtransporte). Seit 1929 (Errichtung der Zementfabrik) fertigt der Bahnhof Olten-Hammer gewichtsmäßig (Versand und Empfang zusammen) mehr Güter ab als der Hauptbahnhof, aber die Einnahmen aus dem Güterverkehr bleiben gleichwohl hinter den entsprechenden Zahlen des Hauptbahnhofes zurück.

Im Jahre 1952 wurden zirka 70 Prozent der Güter des Hauptbahnhofes (Versand und Empfang nach Gewicht) auf privaten Anschlußgeleisen umgeschlagen⁶. Miescher stellt übrigens fest, in Olten scheine die Zahl der privaten Geleiseanschlüsse besonders zahlreich zu sein.

III. Olten in Karte und Bild

Der Kartenausschnitt aus dem 1884 erstmals erschienen, 1881 aufgenommenen Blatt «Olten» der Siegfriedkarte (Abb. 3) zeigt das

⁵ cf. Burckhardt; a. a. O. S. 226.

⁶ Gutachten über den zukünftigen Standort einer neuen Güterdienstanlage in Olten. Erstattet im Auftrage des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes durch Dr. Otto Miescher. Basel 1954.

Städtchen Olten kurz nach der Einführung der Gäubahn und der Errichtung der zweiten Aarebrücke (Bahnhofbrücke). An Industrie lassen sich neben den schon beträchtlichen Anlagen der SCB-Werkstätte nur noch der Dünnern und dem Mühlebach entlang Betriebe erkennen.

Demgegenüber vermittelt der Ausschnitt des 1955 veröffentlichten Blattes «Hauenstein» der neuen Landeskarte (Abb. 6) einen Begriff der frappanten Entwicklung der Stadt Olten. Ebenso sehr wie die Wohnbauten eine viel größere Fläche einnehmen, haben sich auch die Industrie- und nicht zuletzt die Bahnanlagen vermehrt.

Die beiden Ansichten von Olten, die von ungefähr demselben Standort aus aufgenommen wurden, stammen aus den gleichen Zeiträumen wie die Karten. Abbildung 4 ist eine verkleinerte und teilweise Wiedergabe des «Panoramas von Frohburg», das sehr wahrscheinlich im Jahre 1869⁷ gezeichnet wurde. Olten war damals noch kaum über seinen mittelalterlichen Umfang hinausgewachsen. Die Gebäude des Bahnhofes und der SCB-Werkstätte stehen allein außerhalb der Siedlung. Die Gäubahn und die Bahnhofbrücke bestehen noch nicht, und der Tannwald bedeckt noch das ganze Gelände zwischen Hardwald und Aare. An gewerblichen Anlagen sind zur Hauptsache nur diejenigen im Hammer vorhanden.

Ein ganz anderes Bild ergibt sich 1955 (Abb. 5). Im Vordergrund erkennt man die Vorortssiedlung Trimbach, die sich bis an die Grenzen von Olten ausdehnt. Jenseits der Aare erstreckt sich das Industriequartier an Stelle des einstigen Tannwaldes, und der Bahnhof ist aus dem Häusermeer kaum mehr zu erkennen. Ringsum nähert sich das Stadtgebiet den Waldungen. Auf dem linken Aareufer erhebt sich der Silo, ein mächtiges Gebäude. Anschließend sind die Abbaustellen der Kieswerke in der Rötzmatt ersichtlich. Als gähnendes Loch erscheint im Born der Steinbruch der Zementfabrik, deren dritter Hochkamin sich eben im Bau befindet. (Die weiße, sich nach dem Wind richtende Rauchfahne aus diesen Kaminen ist zu einem Wahrzeichen Oltens geworden.) Noch weiter westwärts ziehen sich die Gebäulichkeiten und Lagerhäuser der «Usego» dahin. In der Klos zwischen Born und Säli erblickt man bereits die ersten Häuser von Aarburg, dessen Grenzen auf der rechten Aareseite bis weit gegen den Stadtkern von Olten vorstoßen.

Aus den Ansichten und den Kartenausschnitten lassen sich bei genauer Betrachtung noch überraschend viele Einzelheiten erkennen (z. B. auf dem Panorama das alte Säli oder die Hasli- und die Rankwaagfähre auf Abbildung 3).

⁷ Es stellt also dasjenige Olten dar, dessen Gebäudefläche wir berechnet haben (cf. S. 10). Abbildung 5 hingegen repräsentiert eine erklecklich größere Gebäudefläche als die, welche in den Zahlen der Tabelle 1 zum Ausdruck kommt. (In der Zeit von 1949 bis 1955 dürfte sich das Stadtgebiet um weitere 7 ha vergrößert haben.)

LITERATURVERZEICHNIS

(Die Beiträge in den «Oltner Neujaarsblättern» und in der Festschrift Dr. Hugo Dietschi sind nicht einzeln aufgeführt.)

- Amiet, Bruno: Die Eidgenossenschaft in 650 Jahren. Grundzüge und Wendepunkte der Schweizergeschichte. Solothurn 1941.
- ders.: Solothurnische Geschichte. 1. Band. Stadt und Kanton Solothurn von der Urgeschichte bis zum Ausgang des Mittelalters. Solothurn 1952.
- ders.: Randbemerkungen über Olten's Verhältnis zu Solothurn. In den «Jura-blättern», Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde. 16. Jg. 1954.
- Annaheim, H.: Die Raumgliederung des Hinterlandes von Basel. Eine statistisch-stadtgeographische Arbeit aus der Geographischen Anstalt der Universität Basel. In «Wirtschaft und Verwaltung» 1950. 3. Heft, S. 85—122. Hg. vom Statistischen Amt des Kantons Basel-Stadt. Basel 1951.
- von Arx, Adrian: Die Dornacher Schlacht. Festspiel zur Vierhundertjährigen Gedächtnisfeier. Solothurn 1899.
- von Arx, P. Ildefons: Geschichte der Stadt Olten. Solothurn 1846.
- ders.: Geschichte der zwischen der Aare und dem Jura gelegenen Landgrafschaft Buchsgau, mit Hinsicht auf den Hauptort Olten. 2. Aufl. Olten 1858.
- von Arx, Max: Die Vorgeschichte der Stadt Olten. Solothurn 1909.
- Beiträge zur Heimatkunde des Kantons Solothurn. Band II. Die Amteien Olten-Gösgen und Balsthal-Thal und Gäu. Geschichtlicher Teil verfaßt von Dr. Eduard Haeffliger und Dr. Hans Haeffliger. Zürich 1947.
- Büchi, Hermann: Hundert Jahre Solothurner Freisinn 1830 — 1930. Solothurn 1930.
- Burckhardt, G.: Basler Heimatkunde. 3. Band. Basel 1933.
- Carol, Hans: Begleittext zur wirtschaftsgeographischen Karte der Schweiz. In «Geographica Helvetica» 1. Jg. 1946.
- ders.: Die neue Industriekarte der Schweiz. In «Geographica Helvetica» 10. Jg. 1955.
- Denkschrift des Gemeinderaths von Olten an den Titl. Regierungsrath des Kantons Solothurn, betreffend die Eisenbahnangelegenheit. 21. Nov. 1852.
- Derendinger, Julius. Der Plan einer Verlegung des Stiftes Schönenwerd nach Olten. In «Für die Heimat». Jurablätter von der Aare zum Rhein. 6. Jg. 1944.
- Dietschi, Hugo: Mühlen und Hammerschmieden und andere Gewerbe zu Olten. Sonderdruck aus den «Oltner Geschichtsblättern» Heimatbeilage des «Morgen». 2. Jg. 1948.
- ders.: Olten — 75 Jahre Eisenbahnstadt. Separatabdruck aus dem «Oltner Tagblatt». 1931.
- Engländer, Oskar: Standort. Im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. Aufl. 7. Band, S. 857—869. Jena 1926.

- Etter, Arthur: Die Besteuerung der Aktiengesellschaften in der Schweiz mit Steuerberechnungen und Belastungsvergleichen aus dem Bankgewerbe. Zürich 1948.
- Festschrift Dr. Hugo Dietschi. Olten 1949.
- Fischer, Eduard: Oltner Brückenbuch. Brücken, Zoll und Fähren. Hg. von der Einwohnergemeinde Olten. o. J.
- Flury, W.: Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn. Solothurn 1907.
- Frey, Gust. Ad.: Die Wasserfallenbahn. Eine volkswirtschaftliche Untersuchung. 2. Aufl. Basel 1901.
- ders.: Zur Geschichte der Wasserfallenbahn. In den «Baselbieter Heimatblättern», vierteljährliche Beilage zum Landschäftler. 3. Jg. Nr. 4 und 4. Jg. Nr. 1. Liestal 1939.
- Frey, Max: Theorien des Industriestandortes. Turbenthal 1934.
- Gasser, Moritz: Die Finanzen der Stadt Olten 1927—1947. Trimbach 1952.
- Gautschi, Willi: Das Oltener Aktionskomitee und der Landes-Generalstreik von 1918. Zürich 1955.
- Haefliger, Eduard: Die Helvetische Gesellschaft und ihre Beziehungen zu Olten. Im Jahrbuch für Solothurnische Geschichte. 21. Band 1948.
- ders.: Das römische Olten. In Festschrift Eugen Tatarinoff. Solothurn 1938.
- Haefliger, Hans: Bundesrat Josef Munzinger. hg. vom Regierungsrat des Kantons Solothurn 1953.
- Härry, A.: Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege. 1. Teil: Die Grundlagen des Verkehrs und die historische Entwicklung des Landverkehrs. Frauenfeld 1911.
- Heinrich, Walter: Die Aufgabenteilung zwischen Handwerk und Industrie. Im Gewerblichen Jahrbuch 1950. Schweizerischer Gewerbeverband, Bern 1951.
- Hoover, Edgar M.: The Location of Economic Activity. New York 1948.
- Imhof, P. Adrian: Aus alten und neuen Zeiten im freundlichen Olten. Historische Compilation. Olten 1898.
- Jaeger, Walter: Der Standortsaufbau der Basler Industrie. Köln 1937.
- Jenal, Sebastian: Pendelwanderung in der Schweiz. In «Geographica Helvetica» 6. Jg. 1951.
- Keller, Oskar: Die Wandlung der Bevölkerungszahlen und der Siedlungsbilder im Kanton Solothurn seit der Mitte des letzten Jahrhunderts als Ausdruck der wirtschaftlichen Entwicklung. Solothurn 1945.
- Kocher, A.: Eine Volkszählung vom Jahre 1739. In den «Oltner Geschichtsblättern». Heimat-Beilage des «Morgen». 8. Jg. Nr. 1, 1954.
- Kropf, R.: Die schweizerische Zigarettenindustrie. Affoltern a. A. 1938.
- Kurz, André: Entwicklung, Struktur und Organisation der schweizerischen Gerberei. Trimbach-Olten 1947.
- Lehmann, Wolfgang: Die Entwicklung der Standorte der schweizerischen Industrien seit dem Ende des 19. Jahrhunderts. Zürich 1952.
- Mangold, F.: Die Zement-, Kalk- und Gipsindustrie in der Schweiz. Denkschrift zum 50jährigen Bestehen des Vereins Schweizerischer Zement-, Kalk- und Gipsfabrikanten 1881—1931. Basel 1931.
- Mayer, Hans Wilh.: München und Stuttgart als Industriestandorte mit besonderer Berücksichtigung der Wirtschaftskrise. Stuttgart 1937.
- Meier, Emil: Zum hundertsten Geburtstag von Dr. Adolf Christen. In «Für die Heimat». Jurablätter von der Aare zum Rhein. 5. Jg. 1943.
- Meister, Paul: Die industrielle Entwicklung der Stadt Olten. (Aarau 1953).

- Merz, Adolf: Die erste geographische Karte der eidgenössischen Post. In den «Historischen Mitteilungen», Monatsbeilage zum «Oltner Tagblatt». 4. Jg. Nr. 4, 1951.
- Metzger, Robert: Die Differentialpreise im Verkehr. Zürich 1933.
- Meyer-Lindemann, Hans Ulrich: Typologie der Theorien des Industriestandortes. Bremen-Horn 1951.
- Niederhauser, Elisabeth: Die Standortstheorie Alfred Webers. Studien über die Frage ihrer Gültigkeit und Fruchtbarkeit. Basler Diss. 1943.
- Olten, Vergangenheit und Gegenwart. Hg. von der Stadtverwaltung. Olten 1933.
- Oltner Neujaahrsblätter 1943 bis 1956. Hg. von der Akademie Olten.
- Philipp, Lorenz: Die Beeinflussung der Standortwahl durch kriegswirtschaftliche Momente. Chur 1951.
- Riggenbach, Niklaus: Erinnerungen eines alten Mechanikers. Basel 1932.
- Salin, Edgar: Standortsverschiebungen der deutschen Wirtschaft. In: Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft. Hg. von Bernhard Harms. 1. Bd. Berlin 1929.
- Schürmann, Walter: Die Entwicklung der schweizerischen Automobilindustrie. Schinznach-Dorf 1952.
- Schwab, Fernand: Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn und ihr Einfluß auf die Volkswirtschaft. Festschrift zum 50jährigen Bestehen des solothurnischen Handels- und Industrievereins. Solothurn 1927. (unvollendet)
- Schweizer, Theodor: Urgeschichtliche Funde in Olten und Umgebung. Olten 1937.
- Schweizerische Centralbahn: 39. Bericht an die ordentliche Generalversammlung der Actionäre. Geschäftsjahr 1890.
- von Segesser, Hans A.: Die Personentarife der schweizerischen Privateisenbahnen und die Tarifreformen der Bundesbahnen. Zürich 1902.
- Stein und Steinwerke. III. Band von Landschaften und Bauten. Hg. von E. Reinhard. Bern—Olten—Basel 1945.
- Stockmann, Gottfried: Die Stadt Döbeln als Standort der Industrie. Ein Beitrag zu den Untersuchungen über das Standortproblem der Industrien. Borna-Leipzig 1927.
- Strohmeier, U. Peter: Der Kanton Solothurn historisch, geographisch, statistisch geschildert. Gemälde der Schweiz 10. Heft. St. Gallen und Bern 1836.
- Studer, Max: Centralbahndirektor Johann Jakob Trog. Im «Oltner Tagblatt» vom 10. Mai 1947, 69. Jg. Nr. 109.
- Thürkauf, Emil: Verlag und Heimarbeit in der Basler Seidenbandindustrie. Stuttgart 1909.
- Ullrich, Peter: Der Standort der schweizerischen Industrie unter besonderer Berücksichtigung von Sinn und Möglichkeit einer schweizerischen Standortspolitik. Bern 1951.
- Volkswirtschafts-Lexikon der Schweiz. Hg. von A. Furrer. Bern 1892.
- Walliser, Peter: Das Stadtrecht von Olten. Dargestellt anhand der froburgischen Stadtrechtsfamilie. Olten 1951.
- ders.: Olten als geplanter Sitz einer schweizerischen Zentralbörse. Im «Morgen» vom 14. und 15. Dez. 1953, 33. Jg. Nr. 291 und 292.
- Wartmann, Hermann: Atlas über die Entwicklung von Handel und Industrie der Schweiz 1770—1870. Winterthur 1873.

- Weber, Alfred: Über den Standort der Industrien. 1. Teil: Reine Theorie des Standorts. Tübingen 1909.
- Weissenbach, Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. I. Teil: Die Geschichte des Eisenbahnwesens. Zürich 1913.
- Wiesli, Urs: Das Projekt einer Oltnner Stadtbefestigung um 1700. In den «Historischen Mitteilungen», Monatsbeilage zum «Oltnner Tagblatt». 2. Jg. Nr. 6, 1949.
- ders.: Solothurn — Olten — Aarau. Kleiner städtegeographischer Vergleich. In den «Historischen Mitteilungen» 2. Jg. Nr. 9, 1949.
- ders.: Entwicklung und Bedeutung der Solothurner Juraübergänge. In den «Historischen Mitteilungen» 5. Jg. und 6. Jg., 1952 und 1953.
- ders.: Der Schafmatthandel um 1700. In den «Jurablättern», Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde. 15. Jg. 1953.
- ders.: Die frühere Ausbeutung von Bodenschätzen in den Bezirken Olten, Gösigen und Gäu. In den «Historischen Mitteilungen» 7. Jg. Nr. 7 und 8, 1954.
- Zahner, Paul: Die Leder- und Schuhversorgung der Schweiz von 1914—1920. Darstellung und Kritik. Calw 1922.
- Zaugg, Ernst: Die schweizerische Glasindustrie. Zürich 1922.
- Zimmermann, Otto: Die Industrien des Kantons Solothurn. Solothurn 1946.

Q U E L L E N :

- Amtliches Kursbuch der Schweiz. Hg. von der Generaldirektion SBB. Winter 1953/1954.
- Fabrikverzeichnis des Kant. Fabrikinspektorates Solothurn.
- Fabrikverzeichnis und Stammkontrolle des Eidg. Fabrikinspektorates in Aarau.
- Frachttarif der SBB, gültig seit 1. 1. 1952.
- Hauptregister, Tagebuch und Akten des Handelsregisteramtes Olten-Gösigen in Olten.
- Manuskripttabellen des Eidg. Volkszählungsbüros in Bern.
- Protokolle und Kaufverträge der Bürgergemeinde Olten.
- 24 Schweizer-Städte-Atlas. Zürich o. J.
- Schweizerische Verkehrszählungen 1928/29, 1936/37 und 1948/49. Hg. von der Vereinigung Schweizerischer Straßenfachmänner. Zürich 1931, 1938 und 1951.
- Statistische Quellenwerke der Schweiz. Hg. von Eidgenössischen Statistischen Amt. — Schweizerische Statistische Mitteilungen. — Schweizerische Statistik.
- Statistisches Jahrbuch der Schweiz. 1951 und 1952.
- Statistische Jahrbücher des Schweizerischen Städteverbandes.
- Statistische Tabellen und Statistische Jahrbücher der SBB.
- Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt. 1952 und 1953.
- Übersichtsplan der Gemeinde Olten. Aufgenommen durch L. Pfändler, Geometer. Im Jahre 1868—69. Maßstab 1 : 10 000.

Ein Teil des Unterlagenmaterials (zum Beispiel Auszüge aus den Manuskripttabellen des Volkszählungsbüros) ist in der Stadtbibliothek Olten deponiert und Interessenten zugänglich.

Die Klischees der Abbildungen 3 und 4 wurden uns in zuvorkommender Weise durch Vermittlung von Herrn Adolf Merz vom Historischen Museum Olten zur Benutzung überlassen, wofür der beste Dank ausgesprochen sei.

CURRICULUM VITAE

Am 24. Juli 1928 wurde ich, Ernst Adolf Felchlin, in Olten geboren als Sohn des Malermeisters Ernst Felchlin, Bürgers von Arth (Schwyz) und Olten, und seiner Ehefrau Margrit geb. von Arx. In Olten besuchte ich die Primarschule (1935—1940) und das Progymnasium (1940—1945) und in Solothurn das Gymnasium der Kantonsschule (1945—1947). Im Herbst 1947 erwarb ich dort das Maturitätszeugnis (Typus B). Anschließend begann ich an der Universität Basel mit dem Studium der Staatswissenschaften, das durch Militärdienst unterbrochen und durch Studienaufenthalte an den Universitäten von Lausanne (SS. 1950) und Genf (WS. 1950/51) ergänzt wurde. Nach der Doktorprüfung absolvierte ich ein Praktikum bei der städtischen Steuerverwaltung in Olten. Zur Zeit der Drucklegung der Dissertation befinde ich mich in Lawrence, USA, wo mir Gelegenheit geboten ist, als Austauschstudent die University of Kansas zu besuchen.

Vorlesungen hörte ich bei folgenden Herren Professoren oder Dozenten: Babel, Borle, Dunand, Furlan, Germann, Golay, Gürtler, Hersch, Imboden, Lewald, L'Huillier, Monnier, Niehans, Onde, Oulès, Rappard, Renfer, Röpke, Ruck, Piaget, Salin, Simonius, Staehelin, Wackernagel, Wagner, Zwahlen und Zwinggi.

Die vorliegende Arbeit entstand auf Anregung von Herrn Professor Dr. Edgar Salin.

